

E. BURKARD

Holzhandlung

Lahnstein *jetzt* Schwarzer Weg 1 - Telefon 75 43
(ehem. Meinen)

liefert:

Schnitthölzer aller Art - Wand- u. Deckenverkleidungen
Spanplatten - Gipskartonplatten - Glaswolle
Pfähle für Obst- u. Gartenbau - Jägerzäune



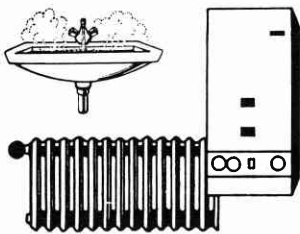
Willi Struth

Blumen- und Kranzbinderei
Friedhofs- und Gartenanlagen

Mitglied der Genossenschaft
rheinland-pfälzischer Friedhofsgärtner eGmbH

Koblenz-Horchheim
Emser Straße 343
Telefon 7 51 31

Zentralheizung und Warmwasser in einem. Von Junkers.



Junkers Gas-Kombiheizthermen
für Wohnungen bis 240 qm.
Umweltfreundlich, Gas kommt
täglich.

Wir bauen Junkers ein:

Wolfgang Faust

Gas- und Wasserinstallation
Bauklempnerei
Sanitäre Anlagen
Gas-Heizungen

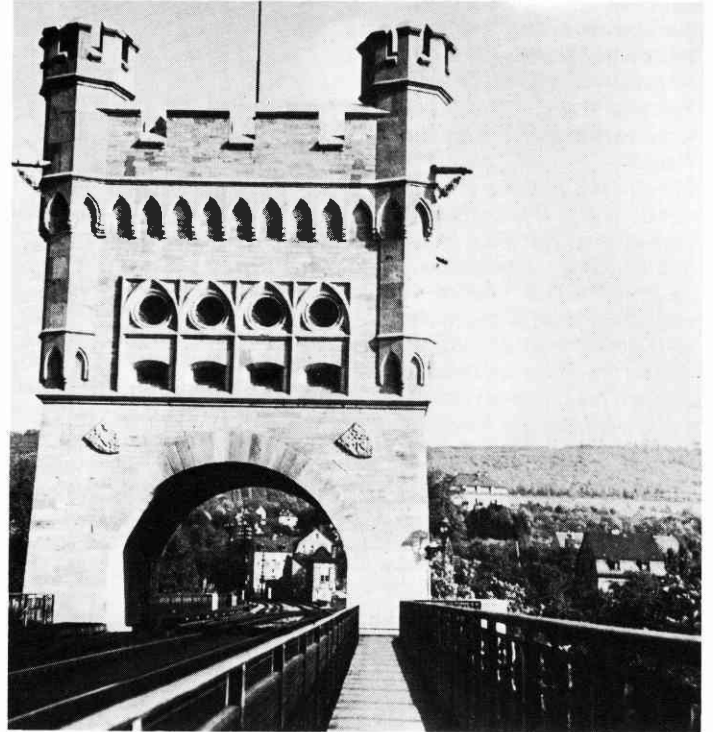
54 KOBLENZ-HORCHHEIM
Emser Straße 314
Telefon (0261) 71892

VH 3-286

Nach Kunst am Bau sucht man bei modernen Brückenbauten meist vergeblich.

Sie gewinnen (wenn überhaupt) ihre Ausstrahlung durch imposante Ausmaße — so im Fall der Dieblicher Autobahnbrücke durch die schwindelerregende Höhe — oder durch besondere technische Raffinesse wie bei der Pylonbrücke von Neuwied. Ihre „Väter“ sind überwiegend reine Technokraten, trainiert im funktionellen Denken und in der Lösung statischer Probleme. Ästhetische Überlegungen spielen nur eine untergeordnete oder überhaupt keine Rolle.

Vor 100 Jahren, als die Horchheimer Eisenbahnbrücke entstand, dachte und baute man noch anders.



Bögen, Türme, Zinnen.

Ein bau- und kunsthistorischer Beitrag von Udo Liessem.

In der Ahnenreihe der Rheinbrücken steht die Horchheimer Brücke (1879) hinter der Pfaffendorfer Brücke (1864) an 5. Stelle. Den Anfang machte 1859 die Dombrücke von Köln. Diese erste Rheinbrückengeneration hatte zwei Gemeinsamkeiten. Es handelte sich jeweils um Eisenbahnbrücken, und sie besaßen ein gespanntes Verhältnis zur Ingenieurbaukunst.

Repräsentation im Vordergrund

Im Grunde sind Brücken reine Funktionsbauten, doch war

man sich im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert dieser Tatsache noch nicht völlig bewußt, die Konstrukteure verbrämten ihre Brückenbauwerke mit architektonischen Aufbauten, Brückentürmen. Im Mittelalter hatte es bereits auf Brücken Turmbauten gegeben, als Beispiele sei an die Prager Moldaubrücke und an die Koblenzer Balduinbrücke erinnert, und auch die ersten Bauten der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts trugen noch ernstzunehmender Befestigungscharakter, wie das

Wärme, die einfach da ist erdgas

Energieversorgung
Mittelrhein GmbH

noch sehr deutlich bei den Brückenköpfen der Pfaffendorfer Brücke zu erkennen ist.

Bei der Horchheimer Brücke steht erstmals der Fortifikationsgedanke nicht unbedingt im Vordergrund, wenn auch noch Schießscharten in die Türme genommen wurden, von denen man aus die Gleise bestreichen konnte. — Ein anderes Element kennzeichnete die architektonischen Aufbauten: die Ästhetik, die im vorliegenden Fall Formen der Repräsentationsarchitektur anzunehmen hatte. Der Prunk, das Kaschieren der technischen Funktion, das ‚mehr scheinen als sein‘ steht im Vordergrund, typisch für fast alle technischen Bauwerke der Frühzeit (z.B. Malakofftürme diverser Kohlenzechen).

Der romantischen Landschaft angepaßt

Die Horchheimer Eisenbahnbrücke bestand ursprünglich aus je einer steinernen Vorlandbrücke, vollausgebildet nur auf der Oberwerther Seite, hier mit drei Bögen, die bis zu den ersten Strompfeilern reichten, über denen sich die Türme erhoben. Die Breite des Wassers wurde mittels zweier schmiedeeiserner Bogen, die sich in der Strommitte auf steinernem Pfeiler trafen, überwunden. „Für die Hauptöffnungen waren Bogenträger gewählt worden, um die außerordentlich schöne, romantische Landschaft in unmittelbarer Nähe von Koblenz durch Ausführung von Systemen, welche in ästhetischer Beziehung einen weniger befriedigenden Eindruck machen, nicht zu schädigen“ (Neumann/Mohaupt). Auch bei der Anwendung des Steinmaterials waren ästhetische Erwägungen maßgebend. Das aufgehende Mauerwerk der Pfeiler bestand aus einheimischer Grauwacke, die Gewölbe der Vorlandbrücke aus Wormser Ziegelsteinen. Die Vorköpfe waren mit Niedermendiger Basaltlava und rotem Pfälzer Sandstein verblendet. Dieses Material wurde auch für die Türme verwandt. Durch die Verschiedenheit des Materials war „die äußere Gestaltung der Brücke sehr reizvoll“ (Neumann/Mohaupt).

Dieses behutsame, landschaftsorientierte Vorgehen kann man der Bundesbahn beim Wiederaufbau nach dem Kriege wahrhaftig nicht nachsagen!

Neugotische Elemente

Die äußere Gestaltung von Brückentürmen ist grundsätzlich in zwei verschiedenen Versionen durchgeführt worden: als Doppelturm mit dazwischen liegender Durchfahrt, so bereits die Kölner ‚Dombrücke‘, oder als mächtiger Einturm mit Durchfahrt gekoppelt, heute nur noch bei der Wormser ‚Nibelungenbrücke‘.

Für die Horchheimer Brücke standen neugotische Architekturbeispiele Pate. Über der breiten, rundbogigen Durchfahrt erhebt sich ein Vollgeschöß. Auf der den Schienen zugewandten Breitseite liegen vier durch Maßwerk zusammengefaßte Fenster, im unteren Teil als Schießscharten ausgebildet, im oberen als Rundfenster, die einem Spitzbogen eingeschrieben sind. Die Fenstergalerie steht auf einem kräftigen, profilierten Stockgurt. An den Schmalseiten findet sich auf der unteren Geschoßebene ein hochrechteckiges Fenster im Stile englischer Neugotik, während das obere Geschoß zwei der vorhin beschriebenen Maßwerkfenster mit Schießscharten gekoppelt aufweist. An den Ecken des ersten Vollgeschosses beginnen über einem Maßwerkfries polygonale Ecktürmchen, die dann weitergeführt werden und als freistehende achteckige Erker enden. — Über dem Vollgeschöß folgt, in Anlehnung an die Wehrarchitektur, die ‚Wehrplatte‘, vorgekragt auf einem gestelzten Spitzbogen, der auch um die Ecktürmchen geführt wird. Den Spitzbogenfries und die folgenden Zinnen trennt ein profiliertes Gesims. Die Türmchen überragen die Zinnen um ein ganzes Geschoß. Sie selber wiederum tragen einen eigenen Zinnenkranz.

Vorbilder aus dem Heimatgebiet

Stromabwärts ist dem Turm, und zwar in Höhe der Durchfahrt, ein erkerartiger Teil in Gestalt eines halben Achtecks vorgebaut.

Von der Brücke aus wirkt der Aufbau wie ein mittelalterliches, breitgelagertes, hochgotisches Stadttor. Von der Seite jedoch sah der Turm, da er unmittelbar aus dem Pfeiler herauswuchs, sehr schlank und hochragend aus.

Interessant ist es, nach den Vorbildern für die neugotische Turmarchitektur zu suchen: Am Anfang steht die Kölner ‚Dombrücke‘, die aber mehr



Einst Zierde am Turm, jetzt unbeachtet vor dem Mittelrheinmuseum.

niederrheinische Gotik zeigt, jedoch auch schon englische neugotische Züge trägt, besonders im Bereich der Fenster. Natürlich ist die nahe Burg Stolzenfels zu nennen, besonders aber die neugotischen Ausbauten der mittelrheinischen Burgen Sooneck und Rheinstein; die größte Verwandtschaft, besonders im Bereich der Wehrplatte, bietet der Binger Mäuseturm, der 1855 restauriert worden war. Daß die Turmarchitektur der Horchheimer Brücke in erster Linie ästhetischer Gesetzmäßigkeit folgte und nicht fortifikatorischer, zeigt nicht nur die Zweitrangigkeit der Verteidigungselemente, sondern auch die oben geschilderte Detailbehandlung der Türme, die zu einem landschaftsbezogenen, architektonischen Programm gehörte, das die links- und rechtsrheinischen Eisenbahnstrecken verfolgten. Besonders deutlich ist das bei den Tunnelbauten sichtbar!

Ein Entwurf vom Wirklichen Geheimen Oberbaurat

Die an mittelrheinische Profanarchitektur (trotz aller englischer Einflüsse) gebunde-

ne Gestaltungsweise der Brücke entstand unter der technischen Oberleitung des Geh. Baurates Hilff von der Preuß. Eisenbahndirektion Wiesbaden und des Eisenbahnbauinspektors Altenloh, der die Bauleitung hatte. Ihm zur Seite standen die Abteilungsbaumeister Doerenberger, Schellen, Sarrazin. — Wahrscheinlich war es der spätere Wirkliche Geh. Oberbaurat Dr. Ing. h.c. Dr. phil. e.h. Otto Sarrazin, der den architektonischen Entwurf verantwortet hat. Sarrazin war 1873 der Eisenbahndirektion Wiesbaden zugeteilt worden, um an der Leitung des Baues der Strecke Oberlahnstein-Koblenz-Güls mitzuwirken; allein aus diesem Grunde ließ sich Sarrazin in Koblenz nieder.

Nur ein Wappenstein blieb

An die großartige Brückenarchitektur erinnert nun nichts mehr außer einem Wappenstein, der aus dem Rhein geborgen wurde und vor dem Mittelrheinmuseum ein trostloses Dasein führt. Der Stein war ursprünglich neben der Durchfahrt im Brückenturm angebracht. Beide Türme trugen solche Steine. Es handelt sich um das Wappen der Provinz Hessen-Nassau im Königreich Preußen, und es erscheint wahrscheinlich, daß ein Wappen auf der anderen Seite der Durchfahrt, auf den Photos leider nicht zu deuten, das der Rheinprovinz gewesen ist. Denn die Brücke verband über die Rheingrenze beide Provinzen miteinander.

Literatur:
Coblenzer Zeitung vom 17.5.1879
Zimmermann, H.: Otto Sarrazin+. In: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 53 vom 2.7.1921.
Neumann/Mohaupt: Die Horchheimer Rheinbrücke. In: Koblenz, die Stadt der Rhein- und Moselbrücken. Festschrift anlässlich der Fertigstellung der Adolf-Hitler-Brücke, Koblenz 1934.
Moritz, H.: 80 Jahre Rechtsrheinische Eisenbahn. Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen im Kreise Neuwied, Neuwied 1949.
Konrath, H.: Die Eisenbahn am Rhein 1835-1945, Koblenz 1973.
Kriings, U.: Der Kölner Hauptbahnhof. Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 22, Köln 1977.