

nung (neue Kapelle gegenüber dem Palas; 6) beseitigt, die Burg nach Osten erweitert und durch besagten Schildmauerbau abgeschlossen. Dieser mußte Teile der Funktion des Bergfrieds übernehmen und wurde mit Abbruchmaterial (Fensterarkade) vom gleichzeitig "modernisierten" Palas verziert; am im Winkel durch einen Treppenturm ergänzten und später nochmals (z. B. 1677, Inschrift) umgebauten Palas verblieben nur Reste der spätstauischen Zierteile. Bleibt noch zu erwähnen, daß im "Dehio/Gall" (Rheinlande, 2. Aufl. 1949) teilweise eine Verwechslung mit Altenwied vorliegt (fünfseitiger rom. Bergfried), im alten "Dehio" (Südwestdeutschland, 3. Aufl. 1933) interessanterweise von einem runden romanischen Bergfried die Rede ist. Wenn nicht Informationen über Reste des von mir angenommenen Bergfriedes vorlagen, dürfte es sich um eine Ableitung aus älteren Abbildungen handeln, auf denen ein hoher, dünner Turm – wohl eher einer der späten Treppentürme (7) – zu sehen ist.

Was tun? Beseitigung des Efeus, genaue Untersuchung (und Restaurierung) des Schildmauerbaues, Grabungen nach Bergfriedfundamenten und altem Halsgraben würden weiterhelfen; auch wenn Beachtung von Grundriß und Geländeformation, vergleichender Überblick und Überlegungen zur historischen Wahrscheinlichkeit sich doch als ganz nützlich erwiesen haben, notorische Irrtümer zu korrigieren und das "Rätsel von Altwied" einer Lösung näherzubringen.

*Rainer Kunze*

## **Tunnel – Orte des Durchbruchs**

*Mit Beiträgen von Elmar Altwasser, Olge Dommer, Burkhard Fuhs, Friedhelm Grafweg, Detlef Hoffmann, Harald Kimpel, Dieter Mayer-Gürr, Peter Plafmeyer, Hans-Christian Täubrich, Johanna Werckmeister. Marburg: Jonas Verlag 1992, 140 S., 118 Abb. ISBN 3-89445-134-3.*

Der Titel des Buches ist vieldeutig, weckt Erwartungen. Ohne sich konkret über seinen Inhalt zu äußern. Signalisiert Bewegung, Energie, den Willen, Verbindungen herzustellen, bisherige materielle und mentale Grenzen zu verlassen oder zu durchbrechen, zu neuen Ufern zu gelangen. Aber auch Gefahren und Ängste bisher nicht oder kaum gekannten Ausmaßes. Er könnte auf technikgeschichtliche Aspekte ebenso verweisen wie z. B. auf eine Behandlung des Tunnelthemas als eines menschlichen Grundthemas ausschließlich in Psychologie, Philosophie, Kunst und Literatur.

Das Inhaltsverzeichnis gibt darüber Aufschluß, daß nahezu alle der zu vermutenden möglichen Teilaspekte angesprochen werden. Eines merkt man allerdings erst beim Lesen: Daß die zunächst nüchtern bis enzyklopädisch-trocken wirkende Behandlung historischer Fakten und ihrer Rahmenbedingungen sich in zunehmendem Maße von der nachvollziehbaren und damit vertrauten Realität entfernt, bestimmt wird von der Subjektivität menschlicher Wahrnehmung, Anlaß ist oder wird, sich mit der eigenen Existenz, ihren vorhandenen wie künstlich geschaffenen Bindungen und übermächtigen wie unausweichlichen Bedrängnissen auseinanderzusetzen und über die Analyse der Ängste und Gefühle und in der Einsicht ihrer Notwendigkeit und der Möglichkeit ihrer Beherrschbarkeit die ausreichende Distanz zu gewinnen, sie als positiv Nutzbares in Denken und

Handeln einzubeziehen, sie gewissermaßen als Medium zu sehen und selbsttherapeutisch zu aktivieren.

Dies ist jedoch nur eine, wenn auch wesentliche der aus dem Buch zu gewinnenden Einsichten.

Die Beiträge der Autoren, denen – wo für notwendig gehalten – unmittelbar die zugehörigen Anmerkungen folgen, werden ergänzt durch zeitgenössische Texte (durch eine Vorlesung über den Bau des ab 1826 begonnenen Themsetunnels, "Das Unglück im Hauensteintunnel" und durch unter der Überschrift "Tunnelabschnitte" zusammengestellte Literaturzitate am Ende des Werkes), überdies durch Bilder einer Fotoserie als Dokumente einer Leistungsschau anlässlich der 1901 in Angriff genommenen Errichtung der Wochein-Bahn mit ihren Tunnelbauwerken.

Die z. T. erstaunlich hohe Qualität einzelner Beiträge unterscheidet sich allerdings sprachlich als auch inhaltlich sehr von anderen (einer von ihnen beschränkt sich fast ausschließlich auf eine Fotodokumentation von Tunnelportalen, derjenigen der nach dem Krieg 1870/71 entstandenen "Kanonenbahn" von Berlin nach Elsaß-Lothringen), so daß die im Aufbau vorhandene Entwicklung vom Konkreten zum Abstrakten mit der naheliegenden Möglichkeit einer auch adäquaten Form (die sich auch in den Beitragsüberschriften hätte spiegeln können) – vielleicht aus Ängstlichkeit gegenüber redaktionellem Dirigismus? – nicht ergriffen worden ist. Diese Kritik soll jedoch den Wert vorliegender Arbeit mit ihrer Informationsfülle, mit ihrer Facettierung, mit ihren grenzüberschreitenden Fragen und Hinweisen, mit ihrem eigenen Versuch, die Chancen des Themas "Tunnel" verbindend und denkraumerweiternd zu nutzen, nicht schmälern. Einen Einstieg in die in vielfacher Hinsicht aufschlußreiche, ja faszinierende Thematik, die durch den gegenwärtigen Bau des Ärmelkanals Aktualität erhält, bietet das Buch in jedem Fall.

Weshalb es darüber hinaus den Burgenforscher interessieren kann? Weil es nicht nur den Tunnel im engeren Begriffssinn, d. h. als unterirdisch geführten Verkehrsweg, behandelt, sondern ihn, in einen größeren Zusammenhang gesetzt, entwicklungsgeschichtlich und unter Eingehen auf technische Probleme und Lösungsansätze bis in Antike und Mittelalter (vgl. den um 1160 angelegten, ehemals 880 m langen Fulbertstollen zur Wasserspiegel-Regulierung des Laacher Sees), wengleich vielfach recht summarisch, zurückverfolgt. Weil es sich auch mit den Tunnelportalen beschäftigt, die sich – im Zuge des Eisenbahnbaus entstehend – gezielt der Formen des mittelalterlichen Burgenbaus bedienen (so die links- und rechtsrheinischen Strecken zwischen Bonn und Bingen, die in Sichtbeziehung zueinander die Konkurrenz Preußens zu Hessen-Nassau baulich dokumentieren). Widersprüche wie derjenige zwischen der Verbindung romanischer Formen mit fortifikatorischen zur Betonung nationalstaatlicher bzw. territorialer Macht nach der 1848er Revolution einerseits und dem Wunsch internationaler Fernverbindungen andererseits bedürften allerdings einer Analyse durch Quellenstudium. Daß man derartige Tunnelportale als Denkmäler, auch als Landschaftsstaffagen gesehen hat, ist – zumal im Hinblick auf die Verarbeitung älterer englischer Anregungen – naheliegend, doch in ihrer Motivation, die möglicherweise komplexer als angenommen gewesen ist, damit höchstwahrscheinlich noch nicht ausgeschöpft!

*Hartmut Hofrichter*