

1 DIE NEUTOR-
BRÜCKE 1985.



Hubert Krins: Die Neutorbrücke in Ulm – ein herausragendes Kulturdenkmal der Technik –

Wenn es nach dem Willen der Deutschen Bundesbahn geht, soll im Jahr 1990 eines der bedeutendsten Brückenbauwerke im Lande abgebrochen werden: die Neutorstraßenbrücke in Ulm.

Sie verbindet das im späten 19. Jahrhundert bebaute Gebiet zwischen Olgastraße und Karlsstraße nördlich der Altstadt über den Einschnitt der Bahnstrecke hinweg mit dem Kienlesberg und dem Villenviertel auf dem Michelsberg. Ihre hohe Lage macht sie weithin sichtbar und dank ihrer schwungvollen Konstruktion zu einem markanten Blickpunkt im Stadtbild. Erbaut wurde sie 1906/07 von der Deutschen Reichsbahn (Baurat Levi). Die mit leichtem Gefälle zur Stadt hin

konzipierte 112,2 m lange Eisenkonstruktion ruht – neben den Auflagern – auf zwei betonierten Pfeilern, die mit Kunststein verkleidet sind. Die Eisenkonstruktion wurde von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert und montiert. Diese Firma besaß im Brückenbau eine international führende Stellung. Seit 1853 hatte sie eiserne Brücken gebaut und vor allem unter der Leitung von Baurat Kübler viele Preise errungen.

Dem ersten Blick erscheint die Brücke aufgrund ihrer eleganten Linienführung wie eine Hängebrücke. Statistisch gesehen trifft dies jedoch nicht zu, denn das Konstruktionsprinzip ist das einer Krag- oder Auslegerbrücke. Hierbei ruhen auf Pfeilern weit auskragende Träger.

2 DIE BRÜCKE IM BAU 1906/07.





3 DIE BRÜCKE 1985, aus gleicher Richtung wie auf Abb. 2 von einem tieferen Standort aus aufgenommen.

Diese, seit den 1860er Jahren angewandte Bauart bot den Vorteil, daß sie statisch genauer zu bestimmen war, so daß Material gespart und auf sogenannte feste Gerüste verzichtet werden konnte. Für die Ulmer Brücke läßt sich die Bauweise auf einem während der Bauzeit entstandenen Foto ablesen:

Die 44,2 m langen Seitenteile ruhen bereits auf den Pfeilern und kragen je 15,3 m in die Mittelöffnung vor, die dann später mit dem 23,8 m langen Mittelstück, dem Schwebeträger, geschlossen wurde. Die angewandte Bauweise entsprach also technisch dem Stand der Zeit, verband aber diesen Vorteil mit dem optisch wirkungsvollen Umriss einer Hängebrücke. Diese Verschleierung des statischen Prinzips durch gestalterische Mittel mag für den Techniker eine „Störung“ der technischen Funktion darstellen, ja sogar ein „Auseinanderfallen von Funktion und Form“ signalisieren – der Historiker wird diese Unterordnung technischer Gesichtspunkte unter einen ästhetischen Anspruch aber gerade als bezeichnendes Merkmal der Architektur um 1900 werten.

Zeitgemäß ist auch der Brückenzierat. Er lehnt sich mit filialenähnlichen Türmchen an neugotische Vorbilder an und nimmt damit auch deutlich Bezug auf das Ulmer

Münster mit seinen damals soeben fertiggestellten Türmen. Leider wurden alle Verzierungen, soweit sie angerostet waren, 1964 entfernt.

Für die Geschichte des Brückenbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stellt die Eisenbrücke sozusagen das Leitmotiv dar. Vor allem für die Brücken der Eisenbahnstrecken wählte man so gut wie ausschließlich diese Form. So entstand u. a. zwischen 1875 und 1879 das 279 m lange Kübelbach-Viadukt bei Dornstetten, Kreis Freudenstadt, für die Württembergische Staatsbahn. Mit bis zu 60 m besitzt diese Brücke eine noch verhältnismäßig geringe Spannweite. Etwa gleichzeitig erreichte man aber bei Rheinbrücken schon Spannweiten von über 100 m, im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts sogar von mehr als 180 m. So scheint sich gerade im Eisenbrückenbau die Fortschrittsbegeisterung der Gründerzeit widerzuspiegeln.

Um so erstaunlicher ist es, daß diesen Bauwerken lange Zeit nicht die gebührende Aufmerksamkeit zuteil wurde. Zwar führten bereits 1932 Conrad Matschoss und Werner Lindner in einer Veröffentlichung unter dem Titel „Technische Kulturdenkmale“ auch Beispiele dieser Eisenbrücken auf. Im Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte findet man jedoch noch 1948 folgende

4 AUFLAGER am Brückenkopf (1985). Es sind erhebliche, durch Streusalz verursachte Rostschäden zu erkennen.



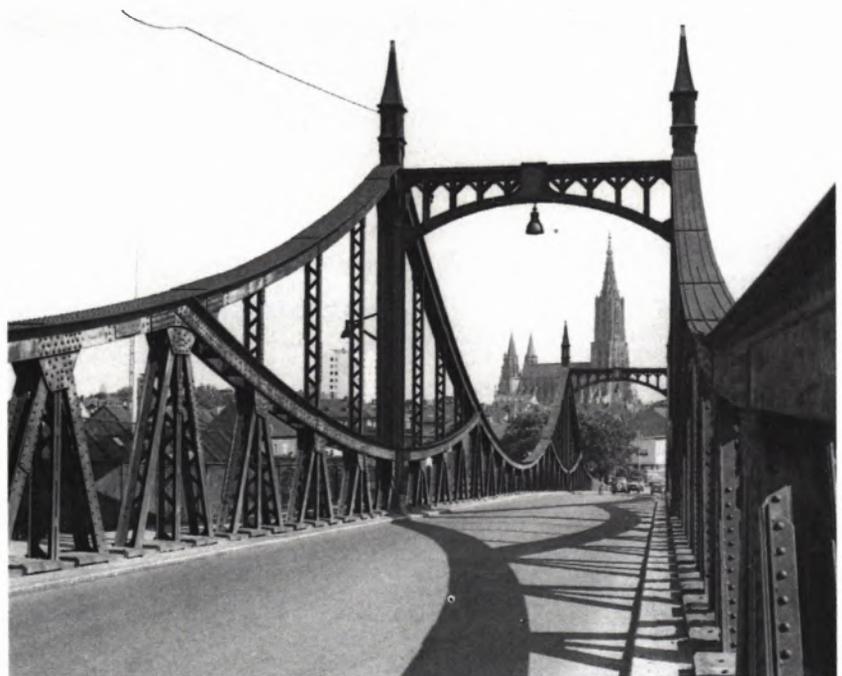
5 PFEILERAUFLAGER (1985).



6 DIE NEUTORBRÜCKE mit ihrem Zierat nach der Fertigstellung.

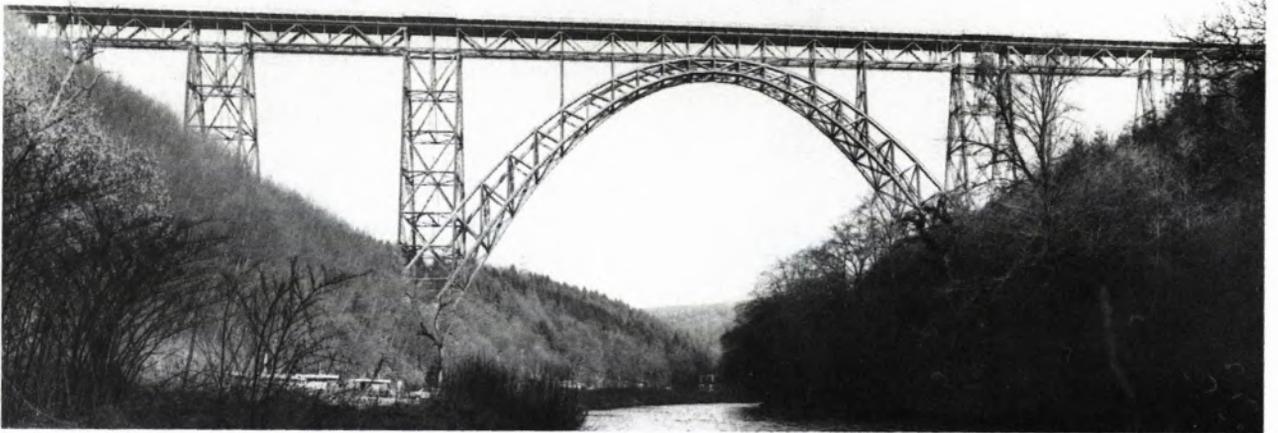


7 DIE BRÜCKE 1974: Die Kronen über den Wappen, die Wappentafeln, Fialenspitzen, Zinnen u. a. fehlen.





8 KÜBELBACH – VIADUKT BEI DORNSTETTEN, *erbaut 1875/79 (1985).*

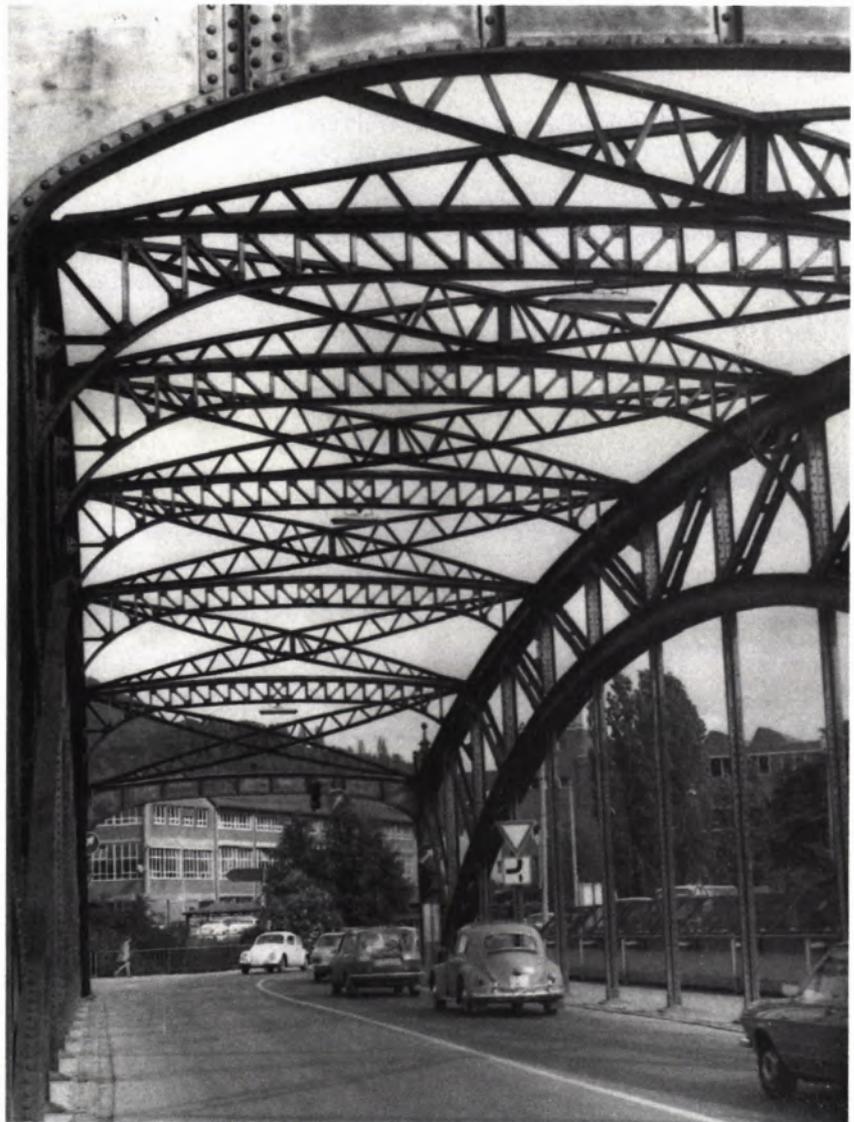


9 DIE EISENBAHNBRÜCKE ÜBER DIE WUPPER BEI MÜNGSTEN, *erbaut 1893–1897.*

10 DIE FRIEDRICHBRÜCKE IN MANNHEIM, *1891 erbaut und 1944/45 zerstört.*



11 DIE SALZACHBRÜCKE in *Laufen*
von 1903.



12 DIE SILBERBURGBRÜCKE in
Reutlingen, erbaut 1906, vor kurzem ab-
gebrochen.

aufschlußreiche Passage: „Der nach und nach verbreitete neue Typ der Eisenbalkenbrücke bleibt künstlerisch bis in das 20. Jahrhundert hinein ohne jeden Reiz und ist oftmals . . . eine sehr problematische Erscheinung im Stadt- und Landschaftsbild.“

Erst die Veröffentlichungen von Ernst Werner haben einem neuen Verständnis dieses Brückentyps den Weg bereitet. So erschien 1973 als Arbeitsheft des Landeskonservators Rheinland seine Monographie über die Eisenbahnbrücke bei Müngsten. Damit hatte die Sorge um die Erhaltung dieser Denkmäler auch in die staatliche Denkmalpflege Eingang gefunden. Früher als Kunstgeschichte und Denkmalpflege reagierten freilich die Künstler selber auf die eisernen Brücken. So stellten etwa Max Beckmann den „Eisernen Steg“ in Frankfurt dar oder Ernst Hassebrauk die als „Blaues Wunder“ bezeichnete Loschwitzer Brücke in Dresden.

Eine vergleichende Würdigung der Ulmer Brücke wird insoweit erschwert, als zusammenfassende architekturgeschichtliche Bearbeitungen der Geschichte des deutschen Brückenbaus nach der Jahrhundertwende nicht mehr verfaßt worden sind. Unter den vor 1900 errichteten Brücken scheint die Mannheimer Friedrichsbrücke von 1891 in konstruktiver und gestalterischer Hinsicht mit der Ulmer Brücke gut vergleichbar zu sein. Sie wurde gegen Ende des 2. Weltkriegs zerstört. Nach dem gleichen Prinzip wie in Ulm wurde auch die Salzachbrücke in Laufen/Bayern aus dem Jahr 1903 konstruiert, die das Ulmer Werk in der Länge noch um mehr als die Hälfte übertrifft. Aufschlußreich ist hier auch ein Vergleich der Details. Beide Brücken zeigen Wappen an den Pfeilerportalen, diese sind jedoch in Ulm mit geradem oberem Abschluß strenger und gotisierender ausgebildet als in Laufen. Dort nehmen Adler auf Kugeln die Stelle der „Fialen“ in Ulm ein und die Pfeiler selbst sind mit historisierendem Dekor stärker betont.

Nach den zahlreichen Zerstörungen und Sprengungen gegen Ende des letzten Weltkriegs gehören Eisenbrücken zu seltenen Bauwerken. Manche Abbrüche der letzten Jahrzehnte haben den erhaltenen Bestand darüber hinaus verringert. So wurde vor kurzem (1984) die Sil-

berburgbrücke in Reutlingen, eine Fachwerkbogenbrücke aus dem Jahre 1906, einem Brückenneubau geopfert, und erst in diesem Jahr wurde die etwa gleich alte „Blaue Brücke“ in Tübingen beseitigt. Allein die infolge dieser „Auslese“ erreichte Seltenheit verpflichtet die Denkmalpflege, sich mit besonderer Sorgfalt um die Erhaltung der wenigen verbliebenen Exemplare zu bemühen. Noch ist nicht sicher, ob diese Bemühungen in Ulm zum Erfolg führen werden. Immerhin besteht kein Bedarf an einer Verbreiterung der Fahrbahn, und auch mit der auf 16 t beschränkten Belastbarkeit kann die Brücke nach Aussage der Stadt Ulm weiterhin dem Verkehr dienen. Es bleibt die Frage nach dem Ausmaß der deutlich erkennbaren Korrosionsschäden, aber da diese bis jetzt die Funktionsfähigkeit der Brücke nicht entscheidend geschwächt haben, besteht auch kein Anlaß, an ihrer Sanierungsfähigkeit von vornherein zu zweifeln.

*

Herrn Prof. Dr.-Ing. Ernst Werner, Duisburg, und Herrn Prof. Dr. Specker, Stadtarchiv Ulm, verdanke ich wertvolle Hinweise.

Literatur:

- Ulmer Tagblatt vom 24. 7. 1907, S. 1779.
Ulmer Bilderchronik, 3. Band 1933, S. 392 und 394.
Ernst Werner: Die Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Müngsten 1893–97. Landeskonservator Rheinland, Technische Denkmäler, Bonn 1973.
Paul Werner: Die Salzachbrücke in Laufen. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Kalenderblatt Mai 1984.
Georg Mertens: Deutscher Brückenbau im 19. Jahrhundert, Berlin 1900. Einführung zur Reprint-Ausgabe von Ernst Werner, Düsseldorf 1984.
Otto Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895, Stuttgart Nachdruck 1981.
Hans Pottgießer: Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Basel 1985.

*Dr. Hubert Krins
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Schönbuchstraße 14
7400 Tübingen-Bebenhausen*