

der die Ufer verbindenden Straßenführung künstlerisch verkörpert,<sup>1)</sup> während die technisch dazu gehörigen Ketten und senkrechten Hängestangen durch ihren geringen Querschnitt als Konstruktionselemente kaum mehr in die Erscheinung treten. Die Gehwege sind absichtlich innerhalb dieser parallelen, längs gerichteten Hauptträger gelegt, denn 1. wird hierdurch eine freie Brückenbahn gebildet, 2. wird ein ungehinderter Querverkehr an jeder Stelle ermöglicht und 3. wird durch dieses Nachaußenlegen der Haupttragwände eine bündige Gesamtfigur der Brücke geschaffen. Sodann kann sie auch auf diese Weise mit den in ihren Achsen liegenden Straßen einheitliche Baufluchten abgeben, was besonders beim Durchblick durch den so gebildeten Straßenzug von geschlossener, ruhiger Wirkung erscheint.

Die Auffassung der Brücke als Verkehrsweg, der den Verkehrstrom an beiden Ufern in Plätze ableitet, führte dazu, die Architektur der benachbarten Gebäude so zu gestalten, daß die Idee der Platzbildung am Brückenkopf verdeutlicht wird. Es sind daher die notwendigen Einnnehmerhäuschen sehr niedrig und nicht als selbständige Bauteile ausgebildet: sie sollen gewissermaßen nur als Abschluß der Hauptträger fungieren. Aus gleichem Grunde sind auch die beiden, der Brücke zunächst liegenden Baublöcke auf der Kölner Seite niedrig gehalten und, im Gegensatz zu den nach dem Heumarkt zu dahinter liegenden hohen Baublöcken, horizontal vorgelagert (Abb. 191). Bei dem so entstandenen quadratischen Platz ist die Geschlossenheit außerdem erstrebt durch Überwölbung der dem Rhein parallel laufenden Straße, des Thurnmarktes, an beiden Seiten. Das gleiche Prinzip, durch Überwölbung die Häuserblöcke zu einem Ganzen zusammenzufügen, wurde auch an der Friedrich Wilhelmstraße und dem Sassenhof durchgeführt.

Bei der großen Anzahl sich schneidender Straßen und der Neueinfügung der Brückenstraße ist die Gefahr vorhanden, daß die der Brücke zunächst liegenden Gebäudeteile Kölns stark zerrissen werden. Es schien daher geboten, auch die Häuserflucht am Heumarkt durch eine Überwölbung der Brückenstraße zu schließen (Abb. 190). Um nun der großen Überwölbung zu einer formanalogen Einheit mit der umgebenden Architektur zu verhelfen, sind in ihrer Nähe Arkadenbauten, sowohl an der Uferseite wie auch am

<sup>1)</sup> Daß auch hier der vollwandig geschlossene Blechträger den Vorzug erhielt vor der unruhig und widerspruchsvollen Zickzackform des Gitterträgers, versteht sich für Behrens von

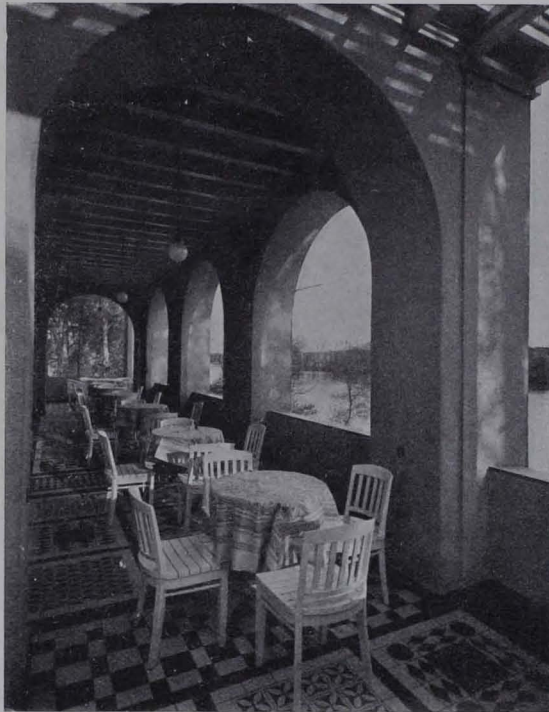


Abb. 182. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Oberföhneweide bei Berlin. 1910. Spreeterrasse im ersten Obergeschoß

Heumarkt, angeordnet. — An der Deutzer Seite ist die Anordnung der Architektur nach den gleichen Prinzipien wie auf der Kölner Seite durchgeführt (Abb. 192). —

So vollendet sich dieses meisterhafte Architekturbild in einer Synthese jenes alten Gegensatzes «des Starken mit dem Zarten», die auch die aus Glasflächen, Eisenträgern und Betonecken gebauten Wände der Turbinenhalle der AEG zusammengehalten hatte, ohne hier wie dort zu halben, den ästhetisch so unendlich fruchtbaren Kontrast verschleifenden Vermittlungsformen zu greifen: Rein in der Eisentechnik linearer Stäbe und weit ausholender Kurven schwingt und dehnt sich die Brücke — als technischer Typ sehr charakteristisch als «Balken mit Cuirlande» bezeichnet — voller Grazie über den Strom von Ufer zu Ufer, während dort in klassisch geradwinkliger Körperlichkeit die Stereotomie der Brückenkopfbauten sich aufschichtet, als ragende Masse die Grenzlinie des festen Ufers bezeichnend gegen den in die unendliche Weite dahinfließenden Strom.

selbst und kann als Analogon gelten zu den gleichen, diesmal aber stützenden Trägerformen an der Turbinen- und der Montagehalle der AEG.