

geht die Eisenbrücke des mannigfaltigen Linienspiels des Gerüststiles verlustig. Vollends bei dem jüngsten, am Pont d'Alexandre in Paris durchgeführten Versuch, den Brückenbogen nicht aus genieteten Walzeisenstücken, sondern aus verschraubten Gußstahlteilen zusammensetzen, handelt es sich für das Auge wiederum nur um eine kompakte, dem Steinbogen verwandte Masse. Der ästhetische Reiz liegt hier in der Schönheit des Flachbogens selbst.

\* \* \*

Den Geist des Eisenstils verkünden stilistisch bislang am klarsten die *Fachwerkbrücken*. Ihre Sprache ist ästhetisch zunächst die gleiche, wie die jedes Eisen-

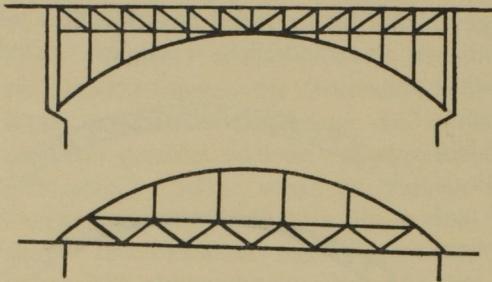


Abb. 47/48.

gerüstes. Aber der Gesamtsinn ist ein anderer als bei einer Raumgestaltung. Auch die Brücken »überdecken« einen Raum, und solange man von unten her in ihr Gefüge hineinsieht, kann man sie als torartig schmale Decken betrachten, allein das geschieht in Wirklichkeit nur ausnahmsweise und erfährt keinesfalls das Wesen der Brücke. Denn dieses ist nicht die Überdeckung einer Tiefe schlechthin, sondern die Fortführung eines Weges über eine Tiefe. Das bedingt zunächst

die Vorherrschaft einer einzigen Richtung, der Längsachse, der gegenüber die Breitenausdehnung in den meisten Fällen die weitaus geringere bleibt. Es bedingt aber auch für das Gesamtbild als »Tragwerk« eine Eigenart, die in keiner formal verwandten Gattung der gesamten raumgestaltenden Baukunst vorhanden ist. Die Decke beurteilen wir im Hinblick auf den Raum, *über* dem sie sich befindet, die Brücke zugleich auch im Hinblick auf den Weg, *zwischen* dem sie sich befindet.

Ein Tor ist lediglich eine Raumumrahmung, es bildet einen Durchgang; eine Brücke ist zugleich eine Raumdurchquerung, sie trägt einen Übergang. Es gibt zahlreiche Brücken, die überhaupt nicht als Tore dienen, beispielsweise die Überbrückungen der Felsschluchten und Wasserfälle. Auch

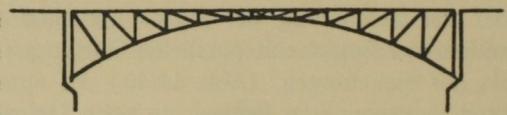


Abb. 49.

formal ist die Verwandtschaft der Brücke mit einem »Tor« etwas Sekundäres, sie ist nur das konstruktive Mittel für den völlig anderen Hauptzweck. Daseinsberechtigung gibt dem ganzen Gebilde auch ästhetisch nur die Brückenbahn.

Daher ist es wohlbegründet, daß Reuleaux an die Spitze aller künstlerischen Forderungen die »Erkennbarmachung des Fahrbahnzuges« stellt. Er soll im ganzen als einheitliche Leitlinie hervortreten. Und wenn er dabei zur Mitte leicht ansteigt — geradlinig oder als Kurve — so faßt er für den Anblick die Gesamtkraft des Tragwerkes konzentrisch in günstiger Weise zusammen.

Die *Fahrbahn* bleibt aber in jedem Falle, sei sie nun sichtbar und »steigend« oder nicht, das Wesentlichste des tektonischen Gesamtorganismus. Sie bestimmt —