

# Zwei neue Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst

Im September wurden die Sayner Hütte und das Himbächel-Viadukt im Odenwald ausgezeichnet

Ein hochgewachsenes Fotomodell mit geradezu unsterblichem Charisma und ein neugotisch imponierendes bauliches Kleinod von höchst eleganter Statur sind dieser Tage, Schlag auf Schlag, zu „Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“ befördert worden. Beide Geehrten ließen das in großer Gelassenheit über sich in dem Bewusstsein ergehen, spät, aber nicht zu spät, empfangen zu haben, was ihnen schon lange zusteht. Und obwohl beide Dekorierten, nämlich das Himbächel-Eisenbahnviadukt im Odenwald bei Beerfelden und die Sayner Hütte in Bendorf bei Koblenz, eigentlich „nur“ und jetzt auf der Liste der Aspiranten derjenigen Ingenieurbauwerke standen, die „dran waren“ und als Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst auszuzeichnen seien, hat die Bundesingenieurkammer mit ihnen gleich drei Mal ins Schwarze getroffen; propagandistisch, sinnbildlich und kammerpolitisch.

Klaus Werwath

Allein die Sayner Hütte, diese 1830 vollendete Gießhalle, die, was damals eine technische Leistung allerersten Ranges war, zum ersten Mal auf der Welt ganz aus vorgefertigten Eisenguss-Bauelementen hergestellt und trotzdem mit einer beinahe überirdisch schönen, feingliedrigen Gestalt versehen worden ist, diese Sayner Hütte allein hat also sogar an einem Freitagnachmittag gut 200 Leute ins rheinland-pfälzische Bendorf-Sayn gelockt. Sie alle wollten erleben, wie diese Halle, die Dank ehrenvoller und uneigennütziger baukulturell sich verantwortlich fühlender privater Initiative vor einigen Jahren vor dem Abriss und damit vor dem endgültigen Vergessen gerettet worden ist, vom Abseits ins Zentrum technikhistorischer Betrachtungen gerückt wurde. Mit geradezu liebevoller Zuwendung haben sie dieses Bauwerk betrachtet und teilgenommen an einer würdigen, wenn auch weitgehend verregneten Feierstunde, in der ihre Schönheit, ihre Einmaligkeit und die Raffinesse ihrer Bauart gepriesen wurden.

Und zwar nicht nur vom Präsidenten der einladenden Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz, Dr.-Ing. Horst Lenz, der die Sayner Hütte jenen Exempeln bautechnischen Schaffens zuordnete, die mit ihrem Beispiel den heutigen Ingenieuren „Kreativität für unsere Zukunft“ einhauchen könnten. Als weltweiter Prototyp für den modernen, seriell gefertigten Industriebau sei diese Hütte, sagte Lenz, eine außergewöhnliche Ingenieurleistung, die uns „anschaulich vor Augen führt, dass unsere Gesellschaft ohne den Beruf des

Ingenieurs nicht denkbar“ sei. Ohne Ingenieure gäbe es gar nichts, keine Messehallen, keine Häuser, keine Brücken, keine Bahnstrecken, keine Kläranlagen, keine Deiche, keine Operationssäle, keine Entlüftungsschächte, keine Erdgasverflüssigungsan-

gen, keine Flughäfen, keine Formel-1-Strecken, keine Industriebetriebe (und so weiter und so fort). Dies der Öffentlichkeit bewusst zu machen, meinte Lenz in der Feierstunde, und junge Leute für die Technik und den Ingenieurberuf zu begeistern, „ist eines der Anliegen, die wir mit der heutigen Auszeichnung verfolgen“.

Ähnlich äußerte sich auch der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, als er sagte, die Bundesingenieurkammer wolle mit ihren „Wahrzeichen“-Auszeichnungen „unterstreichen, dass unser Berufsstand der im Bauwesen tätigen Ingenieure einen wichtigen Beitrag zur Baukultur unseres Landes leistet“. Wer die Zukunft gestalten wolle, so Karstedt, müsse sich am Besten der Vergangenheit orientieren, und zum Besten im Ingenieurbau des 19. Jahrhunderts gehöre ganz ohne Zweifel auch die Sayner Hütte.

An diesem Bauwerk werde, wie an unzählbar vielen anderen, deutlich, dass die Bauingenieure unbewusst eine neue und ganz eigenständige Baukunst entwickelt hätten, die ohne Camouflage und unnötiges Beiwerk auskomme. In ihren Gestaltungen spiegelten sich Kraftfluss, Form und Konstruktion wider, sie definierten sich über die Funktionalität und technische Notwendigkeiten, erfüllten aber mit ihrer eigenen Sprache auch einen ganz eigenen künstlerischen Anspruch. „Und diesem



Thomas Naethe, Bendorf

DIE SAYNER HÜTTE wurde als fünftes Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst ausgezeichnet: ein neugotisches Kleinod und eines der bedeutendsten Industriedenkmäler von Rheinland-Pfalz

## Die Sayner Hütte: Prototyp des modernen Industriebaus

Die Sayner Hütte war neben den Eisengießereien in Berlin und Gleiwitz die bedeutendste im Preußen des 19. Jahrhunderts. Sie versorgte das Rheinland mit Gebrauchseisen jeder Art und Größe. Weltweit berühmt wurde die Sayner Hütte durch ihren feingliedrigen Kunstguss.

Die um 1830 erbaute Gießhalle entstand aus Gusseisen-Fertigteilen, die in der eigenen Hütte produziert wurden. Bis heute ist die Konstruktion aus Bindern in Längs- und Querrichtung über Rundsäulen stabil erhalten geblieben. Eine Meisterleistung wenn man berücksichtigt, dass sie nur empirisch, ohne statische Berechnung von dem Hütteninspektor Carl Ludwig Althans entwickelt wurde.

Optisch begeistert die Sayner Hütte durch ihre feingliedrige Gestalt, die an eine dreischiffige Kirche erinnert.



Die EHRENTAFEL für die Sayner Hütte halten hier (v. li.): der Landrat des Kreises Mayen-Koblenz, Dr. Alexander Saftig, der Bürgermeister von Bendorf, Michael Syré, der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, der Bau- und Finanzminister von Rheinland-Pfalz, Dr. Carsten Kühl und die Vizepräsidentin der Ingenieurkammer von Rheinland-Pfalz, Dipl.-Ing. Wilhelmina Katzschmann

Anspruch“, sagte Karstedt, „müssen die Ingenieure sich heute verstärkt stellen“. Weil sie das lange vernachlässigt hätten, habe es in der öffentlichen Wahrnehmung auch einen großen Ansehensverlust des Berufsstandes gegeben – vor allem im kulturellen Bereich. Es sei daher die Aufgabe des heutigen Ingenieurs, sich nicht mit reinen Funktionsbauten abzugeben, sondern bewusst dagegen anzugehen, dass Innovationen unter technologischen und wirtschaftlichen Kriterien häufig zuerst bewertet würden.

Mit kammerpolitischer Genugtuung, konstatierte Karstedt und Lenz auch die Tatsache, dass die Wahrzeichen-Auszeichnungen durch die Ingenieurkammern der Länder und durch die Bundesingenieurkammer auf ein sehr breites öffentliches Interesse stößt. „Überall dort, wo wir unsere Ehrentafeln anbringen“, so berichtete Karstedt, „haben wir ein vergleichsweise großes und sehr verständiges Publikum“, ein Publikum zumal, das die Leistungen der Ingenieure zu würdigen und zu ehren wisse. Darunter seien auch viele Politiker, wie zum Beispiel in Bendorf-Sayn der rheinland-pfälzische Finanz- und Bauminister Dr. Carsten Kühl, der mit viel Einfühlungsvermögen zu fassen und zu formulieren versuchte, was die Ingenieure bewegt, wenn sie ein Bauwerk wie die Sayner Hütte zu ehren sich anschicken. Die Wahrzeichen-Kampagnen der Bundesingenieurkammer seien in der Tat, so Kühl, geeignet, einer breiten Öffentlichkeit kulturell Wertvolles vorzustellen und begreiflich werden zu lassen, was es heißt, mit Technik die Lebensumstände der Menschen zu verbessern. Und im selben Atemzug bescheinigte er der Kammer Rheinland-Pfalz und der Bundesingenieurkammer, dass sie ihre Ehrung nicht nur als einen spitzen Augenblickserfolg anzusehen brauchen, sondern als Auftakt für eine langanhaltende, weiterführende und

politisch auch unterstützte Entwicklung des ganzen ehemals industriellen Areals, auf dem die Sayner Hütte mit ihren zahlreichen Nebengebäuden steht.



DAS HIMBÄCHEL-VIADUKT ist das sechste Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland: die erste und höchste eingeschossige Eisenbahnbrücke Deutschlands

## Das Himbächel-Viadukt: Seine Schönheit spricht für sich selbst

Einige Tage später war Bundeskammerpräsident Karstedt schon wieder „auf Termin“, dieses Mal Mitten im tiefsten Odenwald, genauer gesagt: am Bahnhof Beerfelden-Hetzfeld, wo das Himbächel-Viadukt endet, jene höchste eingeschossige Eisenbahnbrücke Deutschlands, die heute das bekannteste und beliebteste Fotomotiv entlang der Odenwaldbahn ist. Die Majestät der Erscheinung ihrer zehn gewaltigen Bögen aus bossierten Steinquadern, die sich zu einer Höhe von 43 Metern aufschwingen und eine Strecke von 250 Metern überbrücken, nötigt sogar dem Ingenieur von heute einigen Respekt ab, ist sie doch in konstruktiver und ästhetischer Sicht eine bauliche Schönheit, die für sich selber spricht – und dabei alle ihre statischen Geheimnisse bereitwillig und freigiebig dem erklärt, der diese zu sehen und zu verstehen willens und fähig ist. Dieses 129 Jahre alte Viadukt, das sieht man ihm heute

### Das Himbächel-Viadukt: Mustergültiger Eisenbahnbau

Das 250 m lange Himbächel-Viadukt der Odenwaldbahn bei Beerfelden-Hetzbach ist in technischer und gestalterischer Hinsicht eine mustergültige Leistung des Eisenbahnbrückenbaus aus dem 19. Jahrhundert. Zum Zeitpunkt seiner Entstehung war die aus bossierten Sandsteinquadern erbaute Bogenbrücke über das Tal des Himbächel das höchste eingeschossige Viadukt Deutschlands und gehörte mit einer Bogenspannweite von 20 Metern mit Abstand zu den am weitesten gespannten Eisenbahn-Viadukten der damaligen Zeit.

Seit seiner Einweihung im Jahr 1881 ist das Bauwerk nahezu unverändert geblieben, und es ist auch heute noch den gestiegenen Verkehrslasten des modernen Schienenverkehrs gewachsen.

Der Bau des Himbächel-Viadukts steht exemplarisch für die Erschließung unwegsamer Regionen am Beginn des Industrie-Zeitalters und den Erfindungsreichtum der Ingenieure, die nicht nur technisch sondern auch gestalterisch anspruchsvolle Bauwerke schufen.

Für die Ingenieure, Bauunternehmen und Handwerker war die Planung und Errichtung der 250 Meter langen und maximal 43 Meter hohen Eisenbahnbrücke am Himbächel mit zehn gewaltigen Bögen eine besondere Herausforderung. Insgesamt galt es 16.400 Kubikmeter Buntsandstein auch in die Höhe zu bewegen, was im Zusammenhang mit den auszuführenden Gewerken eine gewaltige technische und logistische Leistung war. Die moderne Statik/Mechanik auf theoretischer Grundlage mit ihren numerischen Methoden für die Tragwerksplanung war damals noch nicht anwendungsreif entwickelt. Bewährtes Konstruktionselement, auch für die grafischen Methoden der damaligen Statik, war der antik-römische Bogen, der sich für die Abtragung gleichmäßig verteilter Lasten und die Bautechnik mit Lehrgerüsten hervorragend eignete. Aber auch die moderne Bodenmechanik und Geotechnik für die sichere Gründung des Bauwerks war noch unbekannt. Stattdessen handhabte man Trial- und Error-Verfahren auf Erfahrungsbasis, die iterativ angewendet wurden, bis sie zur erwünschten Standsicherheit führten.



ohne weiteres an, ist eine baukulturelle Persönlichkeit, die dank ihrer Stärke und Mächtigkeit nicht nur so manchen meteorologischen Sturm, sondern auch zwei große Kriege und sogar den Versuch überlebt hat, als alter Mann aufs Abstellgleis geschoben zu werden: Heute liegen auf diesem Viadukt

## Der Förderverein: Baukultur unterstützen

Um der Öffentlichkeit die Kenntnis der Geschichte der Ingenieurbaukunst und damit der Baukultur in unserem Land zu vermitteln sowie das Bewusstsein für die Bedeutung historischer Ingenieurbauwerke zu schärfen, ist im Mai 2007 ein Förderverein gegründet worden, dessen Ziel es ist, zusammen mit anderen gesellschaftlichen Institutionen und Gruppen, die sich der Baukultur verpflichtet fühlen, zum Erhalt dieser Wahrzeichen sowie zu einem verantwortungsvollen Umgang mit diesen Zeugen unserer Geschichte beizutragen. Die Bewahrung und Pflege des Andenkens bedeutsamer historischer Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst ist, so schreibt der Verein in seinen Statuten, „eine kulturelle Aufgabe, der sich die Ingenieure in Zukunft stärker als bisher widmen wollen“.

Der Förderverein Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland sieht sich als Mittler und Förderer zwischen allen Unterstützern von Baukultur und Ingenieurbaukunst auf der einen und den Realisatoren derartiger Projekte auf der anderen Seite.

Der Verein ist als gemeinnütziger Verein anerkannt und appelliert daher an Förderer und Sponsoren aus allen Bereichen, einen Beitrag dazu zu leisten, diese historischen Beispiele der Ingenieurbaukunst auch nachfolgenden Generationen bewusst zu machen.

► Vorstand: Dr. Karl Heinrich Schwinn, Hans-Ullrich Kammeyer, Karsten Zill, Rainer Uekert, Karlheinz Gärtner, Ingolf Kluge.

► Kontakt:  
Förderverein Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland  
c/o Bundesingenieurkammer  
Charlottenstraße 4  
10969 Berlin  
Telefon: 030/25342900  
Telefax: 030/25342903  
info@fv-wahrzeichen.de  
www.fv-wahrzeichen.de

► Die Höhe der Mitgliedsbeiträge pro Jahr beträgt:  
Persönliche Mitglieder: 60 Euro, Firmen: 300 Euro,  
öffentlich-rechtliche Institutionen: 900 Euro.

► Das Spendenkonto lautet:  
Förderverein Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst  
Konto Nr. 13329715  
Berliner Sparkasse (BLZ 100 500 00)

von 1881 die Schienen- und Sicherheitstechnik des 21. Jahrhunderts, wie der Leiter der Regionalnetze Odenwald und Wetterau der DB Netz AG, Frank Schmidt, während der Feierstunde anlässlich der Verleihung der Ehrenmedaille am Fuße der Brücke sagte. Er habe auch Schwierigkeiten gehabt, so gestand der Vertreter der Eigentümerin des Himbächel-Viadukts, der DB AG, über diese Brücke als Offizieller etwas zu sagen, denn dieses Viadukt ist „wegen seiner soliden Bauweise aus der Sicht der Instandhaltung ein sehr unauffälliges Bauwerk“, das bisher, wie Schmidt stolz betonte, „keine größere Instandsetzungsmaßnahmen“ verlangt habe.

Unter diesem kolossalen und trotzdem feingliedrigen Bauwerk stehend, hat Bundeskammerpräsident Karstedt die Gelegenheit genutzt, seiner vielköpfigen Zuhörerschaft einen Begriff zu geben von den Gefahren, die mit der in heutiger Zeit wieder aufflackern den Technikskepsis in der Bevölkerung verbunden seien, die gelegentlich sogar wieder in eine unbestimmte Technikfeindlichkeit umschlage. Dieses Bauwerk, dieses Viadukt, beweise, so sagte Karstedt, dass die Technik, richtig und klug angewendet, den Menschen in der Regel zum Wohle gereiche, denn nach dem Bau dieses Viadukts zum Ende des 19. Jahrhunderts hin habe, so ergänzte der Präsident der Ingenieurkammer Hessen, Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Udo F. Meißner, die bis dahin hoffnungslos rückständige Gegend im Odenwaldkreis einen ungeahnten aber erhofften wirtschaftlichen Aufschwung genommen. Meißner war es auch, der auf das Datum hinwies, das der „Wahrzeichen“-Verleihung an das Himbächel-Viadukt noch eine besondere Note verleiht: Vor genau 175 Jah-



Christian M. Stommel, Michelstadt

ENTHÜLLT haben die hinweisende Relieftafel als Zeichen für die Ernennung des Himbächel-Viadukts zum Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland (v. li.): der Präsident der Ingenieurkammer von Hessen, Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Udo F. Meißner, der Landrat des Odenwaldkreises, Dietrich Kübler, und der Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt

ren ist die deutsche Eisenbahn mit dem ersten Zug zwischen Nürnberg und Fürth geboren worden. Damals wie heute repräsentiere, so Meißner, dieses Bauwerk „den Willen der Ingenieure zur Wahrung des kulturellen Erbes mit dem Gestaltungsanspruch an die gebaute Umwelt und der Bereitschaft zur Modernisierung und Veränderung“.

Heute wie damals hätten die Ingenieure aber auch, so ergänzte der Landrat des Odenwaldkreises, Dietrich Kübler, eine große Herausforderung angenommen und be-

## Jetzt wird der „Rote Sand“ ausgezeichnet

Am 31. Oktober werden die Bundesingenieurkammer und die Ingenieurkammer Niedersachsen den wohl bekanntesten Leuchtturm der Welt als ein Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland auszeichnen. Dieser 1885 fertiggestellte Leuchtturm steht Mitten in der Außenweser in der Nordsee, ist nicht mehr in Betrieb, dient jedoch weiterhin als Tagessichtzeichen. Der Turm hat seinen Namen Roter Sand erhalten, weil er am Rande des sogenannten Roten Sandes gebaut worden ist, dicht am Fahrwasser in der Weser. Er ist das erste von Menschen auf dem Meeresgrund errichtete Bauwerk und daher eines der Symbole des technischen Fortschritts überhaupt. Der Leuchtturm ist 52,5 Meter hoch (inklusive des Fundaments unter Wasser), bei Niedrigwasser beträgt seine Höhe über dem Meeresspiegel 30,7 Meter, die Feuerhöhe 24 Meter über dem mittleren Tidehochwasser.

Die Verleihfeier wird im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven stattfinden, wo an diesem Tag der 125. Geburtstag des Turms gefeiert und eine Ausstellung über ihn eröffnet werden wird.

DAS ERSTE UNTERWASSERBAUWERK der Welt: der Leuchtturm Roter Sand in der Nordsee



Andreas Graf



DEN FESTVORTRAG bei der Feier unter dem Himbächel-Viadukt hielt der frühere Präsident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Karl Heinrich Schwinn, der heutige Vorsitzende des Fördervereins Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland. Schwinn, ein gebürtig waschechter Odenwalder, der das Viadukt seit seiner Kindheit kennt, erzählte spannend und informativ über die Entstehungsgeschichte dieser Brücke und über ihre konstruktiven und technischen Feinheiten.

► Der Vortrag kann als Manuskript des Autors im Wortlaut heruntergeladen werden unter [www.deutsches-ingenieurblatt.de](http://www.deutsches-ingenieurblatt.de) → DIB-WebInfo → Suchwort: Festrede\_Himbächel



standen, denn die Probleme, die die Ingenieure damals zu lösen gehabt hätten, „über die wir heute nur müde lächeln“, diese Probleme waren damals ganz gewaltige, denn die Buntsandsteine mussten von den Steinbrüchen in und um Hetzbach zur Baustelle transportiert und dort dann zu zehn Bogenwölbungen mit jeweils zwanzig Metern Spannweite verbaut werden. „Mit heutigen Geräten wäre das kein Problem“, sagte Kübler, „doch unter den Bedingungen der damaligen Zeit war die Bauzeit von nur dreizehn Monaten eine herausragende Leistung“.

### Die Wahrzeichen-Aktion geht jetzt ins fünfte Jahr

Das Himbächel-Viadukt und die Sayner Hütte sind – nach dem Schiffshebewerk in Niederfinow, der Göltzschtalbrücke, dem Stuttgarter Fernsehturm und der Schwebefähre Osten-Hemmoor – das fünfte und sechste baukulturell exzeptionelle Bauwerk der Ingenieure, die von der Bundesingenieurkammer als „Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ ausgezeichnet worden sind.

Alle bisherigen Auszeichnungen waren, jede in seiner Eigenart und besonderen Charakteristik, ein Beweis dafür, dass das Kalkül aufgegangen ist, das der damalige Präsident der Bundesingenieurkammer und Initiator der Kampagne, Dr.-Ing. Karl Heinrich Schwinn, angestellt hatte, als er sich vorstellte, dass die Fachwelt, die Politik, die Staatsverwaltung und letzten Endes auch die unmittelbar betroffene Bevölkerung ein großes und ernsthaftes Interesse daran haben, mehr zu erfahren und darüber zu wissen, was Ingenieure geleistet haben und noch heute leisten. Denn dass Technik funktioniert, ist den meisten Menschen so selbstverständlich wie das eigene Atmen, wie aber Technik funktioniert und wer sie ersinnt und zum Funktionieren bringt und am Funktionieren erhält, das ist für viele Leute dann doch ein echtes Aha-Erlebnis.

Und dass die ganze Aktion mit allen ihren bisherigen Ereignissen auch schon Eingang in das Internet-Lexikon Wikipedia gefunden hat und dort aktualisiert und gepflegt wird, das spricht für sich – und für den Erfolg der „Wahrzeichen“.

## Die Schriftenreihe: Lehrreiche Broschüren beschreiben alle Wahrzeichen

Die Bundesingenieurkammer gibt seit Anbeginn ihrer „Wahrzeichen“-Aktion eine Schriftenreihe heraus, mit der die ausgezeichneten Ingenieurbauwerke technisch und historisch genauestens und fachkundig beschrieben werden.

Bisher sind erschienen:

**Band 1: Das Schiffshebewerk Niederfinow:** Das alte Schiffshebewerk Niederfinow ist eines der bedeutendsten deutschen Ingenieurbauwerke. In dem stählernen Koloss überwinden Schiffe einen Höhenunterschied von 36 Metern. Der Autor Eckhard Schinkel beschreibt in der reich illustrierten Broschüre Bau und Geschichte dieses Jahrhundertbauwerks.

**Band 2: Die Göltzschtalbrücke:**

Die 574 Meter lange und 78 Meter hohe Eisenbahnbrücke ist die größte Ziegelsteinbrücke der Welt. Ihr Bau war ein technisches

Wagnis ersten Ranges. Die Autoren Peter Beyer und Jürgen Stritzke erläutern Planung, Bau und Geschichte der eindrucksvollen Brücke.

**Band 3: Der Stuttgarter Fernsehturm:** Der von Fritz Leonhardt entworfene Fernsehturm Stuttgart war der erste moderne Fernsehturm der Welt. Mit seiner schlanken und eleganten Form ist er bis heute

einer der schönsten weltweit. Das vierköpfige Autorenteam erzählt mit großer Fachkenntnis, wie aus einer höchst umstrittenen Idee ein Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst entstand.



**Band 4: Die Schwebefähre Osten-Hemmoor:** Die in der Kaiserzeit erbaute Schwebefähre über die Oste ist ein ingenieurtechnisches Meisterwerk und eine echte technische Rarität. Die drei Autoren beschreiben in der reich bebilderten Broschüre Bau, Konstruktion und die 100-jährige Geschichte dieses filigranen Riesen.

**Band 5: Die Sayner Hütte:** Die 1830 vollendete Gießhalle der Sayner Hütte wurde vollständig



aus vorgefertigten Bauelementen in Eisenguss erbaut. Sie gilt weltweit als Prototyp des modernen, in Serie gefertigten Industriebaus. Paul-Georg Custodis zeichnet die Entstehung und die wechselhafte Geschichte dieses Kleinods der deutschen Industriegeschichte nach.

**Band 6: Das Himbächel-Viadukt der Odenwaldbahn:** Das eindrucksvolle Eisenbahn-Viadukt überspannt in 40 m Höhe das Tal des Himbächel und ist das bedeutendste Bauwerk der Odenwaldbahn in Hessen. Heinz Schomann schildert kenntnisreich, wie das Himbächel-Viadukt in der Zeit, als die Dampfzüge das Tempo der Entwicklung bestimmten, entstand.



Die Broschüren kosten jeweils 9,80 Euro (zzgl. Versandkosten) und können bei der Bundesingenieurkammer bestellt werden:

► Fax: 040/2534-2903  
info@bingk.de  
www.bingk.de/order-hw