

Band 55 (1986) der Zeitschrift: „Nordelbingen – Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte“ (Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co., 1986. 310 S.) beginnt mit einem Nachruf auf Wulf Schadendorf (1926–1985), den Direktor des Museums für Kunst und Kulturgeschichte in Lübeck; ein umfangreiches Schriftenverzeichnis schließt sich an. – Von den acht Aufsätzen sei hier nur auf folgende hingewiesen: *Christoph Timm* gelingt es, den Auseinandersetzungen um ein 1925 errichtetes öffentliches Gebäude am Lübecker Altstadttrand die historische Dimension zu erschließen: „Die Holstentorhalle in Lübeck. Kommunales Bauen im Altstadttumfeld um 1919–1926 unter F. W. Virck“ (S. 169–189). – „Zur Bildersprache der ‚Britischen Bilder‘ des Zeichners A. Paul Weber“ äußert sich *Bernd Bornemann* (S. 191–204). Er zeigt, welche motivischen Vorbilder (Goya, Doré, Daumier) Weber für seine 1941/43 publizierten 48 „politischen Zeichnungen“ benutzte und wie er die humane Aussage seiner Vorlagen ins gehässige Gegenteil seiner Feind-Bilder verkehrte. Nicht „dem Adolf zuliebe“ wollte Weber diese Propaganda-Darstellungen gezeichnet haben (so 1978), sondern zur Tarnung seines „Widerstandes“ hätten sie gedient (so seine heutigen Apologeten). Bornemann weist nach, daß diese Behauptungen unhaltbar sind. – Der wie immer sehr ansprechende Band wird vom ausführlichen „Bericht des Landesamtes für Denkmalpflege Schleswig-Holstein über die Jahre 1984 und 1985“ beschlossen (S. 205–289). Für Hamburg von besonderer Bedeutung sind die Hinweise auf denkmalpflegerische Arbeiten an den Schlössern Ahrensburg und Reinbek, am Jersbeker Park, an der Drostei Pinneberg und an der Grander Mühle.

H. W. E.

*Rolf Stephan*, Brücken für Hamburg. Johann Hermann Maack, Bauinspektor von 1841 bis 1868. Hamburg (Carl W. Dingwort) 1987. 98 S., 112 farb. u. schwarzw. Abb., 1 Faltkarte.

Der Autor, über viele Jahre hinweg beruflich als Leiter der Hauptabteilung Brücken- und Ingenieurbau im Tiefbauamt der Baubehörde tätig gewesen, hat seinem berühmten Amtsvorgänger in Hamburg die vorliegende Studie gewidmet. Er reiht sich in die erfreuliche Tradition ein, in der viele Hamburger Baubeamte seit langem ihr jeweiliges Tätigkeitsfeld auch mit wissenschaftlicher Publikation begleiten und seiner Geschichte nachgehen. Die Brücken und übrigen technischen Bauwerke des Johann Hermann Maack haben gerade in den letzten Jahren wieder erneutes Interesse in der Öffentlichkeit gefunden; man möchte mehr über ihren Erbauer und ihre Geschichte wissen. Ihre Entstehungszeit 1838 bis 1868 steht am Beginn des technischen Zeitalters, als der Ingenieur mit seinen spezifischen Leistungen sich aus der früheren Einheit des Bauwesens herauszulösen begann, bis er dann dominierte und das Gestalterische bisweilen zum bloßen Dekor der Konstruktion herabsank. Auf Hamburg bezogen wäre dies der Spannungsbogen von Johann Hermann Maack zu Franz Andreas Meyer, bis dann unter Fritz Schumacher wieder die Versöhnung zwischen dem Baumeister und dem Ingenieur angestrebt wurde, wie sie bereits Alfred Lichtwark gefordert hatte.

Nach einem kurzen Kapitel über Hamburger Brückenbauten in der französischen Besatzungszeit wird ebenso knapp der Lebenslauf des 1809 in Hamburg geborenen Johann Hermann Maack geschildert. Bezeichnend ist, daß der junge Baukondukteur seine fachliche Ausbildung 1832–1834 in Kopenhagen erhielt, der damals wichtigsten Akademie des europäischen Nordens, an der noch der greise C. F. Hansen lehr-

te. Leider wird die Abschlusarbeit, die ihm Hansen gab, eine „Börse in einer Handelsstadt“, weder abgebildet, noch wird gesagt, ob sie erhalten ist. Sie könnte Auskunft geben über gestalterische Traditionen in der Akademie, hatte doch Hansen selbst Jahrzehnte zuvor seine Eintrittsarbeit in die Akademie einem ähnlichen Thema gewidmet. Auch über den Börsenentwurf Maacks im Wettbewerb für die Hamburger Börse 1836 erfahren wir nichts Näheres. Ab 1838 ist Maack dann in Hamburg als Wasserbaukondukteur, ab 1841 als Bauinspektor tätig, nach dem Tode C. L. Wimmels im Rahmen der Neuordnung der Zuständigkeiten in der Baudeputation. In den Jahren bis zu seinem frühen Tod 1868 entstehen die Brücken, Schleusen, Wassertreppen und Einzelgutachten – einschließlich der in Wien nach dem Hochwasser von 1850 erbauten Radetzky-Brücke –, die der Autor im Katalogteil des Buches vorstellt. Hierbei wird jeweils auf die Vorgeschichte der Anlage eingegangen, sie selbst wird ausführlich beschrieben, mit den nötigen technischen Angaben. Alle seine Brücken folgen einer traditionellen Technologie als massiv gemauerte Steinbrücken. Einzig bei der Lombardsbrücke, die auch den Eisenbahnverkehr aufnehmen mußte, gibt es einen Alternativentwurf mit eisernen Fachwerkbogenträgern, der jedoch nicht weiterverfolgt wurde. Es folgt die Schilderung des späteren Schicksals, das häufig das einer Verbreiterung, aber auch des Ersatzes durch einen Neubau oder der Zerstörung im letzten Krieg ist. Leider fehlen auch hier wie bei den oft sehr aufschlußreichen Abbildungen historischer Pläne die Quellennachweise. Von der frühen Graskellerbrücke bis zum Spätwerk, der weitgespannten Lombardsbrücke: fast alle unterlagen dem Veränderungsdruck, da in der Innenstadt die Wasserwege und ihre Verkehrsbedürfnisse die Oberhand behielten, aber auch die Erfordernisse des Straßenverkehrs selbst. Einzig die Bleichenbrücke ist bis heute unverändert erhalten.

Den Kunsthistoriker und Denkmalpfleger interessieren darüber hinaus aber auch die Detailformen; die steinernen oder gußeisernen Brüstungsgeländer, die in vielen Fällen schon unter Franz Andreas Meyer zierreichen historischen Formen weichen mußten. Was dann die Gegenwart daraus gemacht hat, das belegt am eindrucksvollsten das Schicksal der Schleusenbrücke von 1843–1846. Ein Vergleich der vier Abbildungen auf Seite 35/36 dokumentiert den erschreckenden Qualitätsverlust und die Auflösung der städtebaulichen Einbindung der Anlage, die in ihrer heutigen Erscheinung nur als Ärgernis bezeichnet werden kann: gestalterisch nicht mehr bewältigte Technik. Die Schleusenbrücke und zum Beispiel die Altenwallbrücke von 1840 lassen aber auch die höchst subtilen Mittel erkennen, mit denen Maack seine Anlagen mit dem städtischen Wegenetz verband. Die begleitenden Landungstreppen, die mit ihren hohen Stufen dem architektonischen Rahmen entsprachen, mit den darin einkomponierten realen Trittstufen dem Menschen dienen, sind kleine Kunstwerke gewesen. Maack hat dieses Prinzip dann in seiner berühmten Viertelkreistreppe in der Kleinen Alster (1846–1848) zur Vollendung geführt. Diese Anlage, für die es keine Vorbilder gibt, ist leider auf Seite 40 nur kurz abgehandelt. Sie bedarf noch einer eingehenden Würdigung, die freilich für eine angemessene Behandlung durch die kürzlich erfolgte Veränderung ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zu spät kommt. Für die Lombardsbrücke, Maacks bekanntestes Werk, ist diese Chance noch gegeben. Sie harret einer dringenden Restaurierung, die heute weitaus nötiger wäre als die jüngste Absicht, sie des Nachts anzustrahlen.

Manfred F. Fischer