

AUSSTELLUNG

Konstrukteur der modernen europäischen Stadt. William Lindley (1808–1900)

Ulrich Höhns

Vor 200 Jahren wurde der englische Ingenieur William Lindley geboren, der zwischen 1838 und 1860 in großem Umfang und technisch innovativ für Hamburg tätig war. Dem Museum für Hamburgische Geschichte ist diese Jubiläum jetzt Anlass für eine breit angelegte Rückschau auf das Werk eines der bedeutendsten Ingenieure und Stadtmodernisierer des 19. Jahrhunderts. Lindleys Arbeiten ebneten der damals vergleichsweise kleinen Handelsstadt den Weg zu einer europäischen Hafenmetropole. Seine ober- und unterirdischen Planungen und Gutachten für Eisenbahnen, Wasserkunst, Sielanlagen, für Hafenanlagen und für Städtebau prägen die Infrastruktur von Hamburg und das Gesicht seines Zentrums bis heute.

Um 1800 lebte eine zwar kleine, wirtschaftlich und kulturell aber durchaus einflussreiche englische Minderheit in der Stadt und ihren westlichen Vororten entlang der Elbe; die besseren Kreise der Hamburger Gesellschaft orientierten sich hingerissen an deren speziellen Lebensgewohnheiten. Lindley, der als 16-Jähriger erstmals zu einem Sprachaufenthalt

nach Wandsbek gereist war, stieß auf dieses liberale, anglophile Milieu. Er brachte englische Mitarbeiter mit und wurde 1839 technischer Berater beim Bau der Eisenbahnstrecke Hamburg–Bergedorf, die später in der Verbindung Hamburg–Berlin aufging. Hier begann die Öffnung der Stadt auf dem Landweg – die nächtliche Torsperre wurde erst 1860 aufgehoben –, und sie erhielt gleich ein erstes programmatisches Symbol der Repräsentation: die doppelbogige Halle des Bahnhofs, entworfen 1840 vom führenden Architekten der Zeit in Hamburg, Alexis de Chateauneuf. Chateauneuf und Lindley verband auch bei anderen Projekten eine enge Arbeitspartnerschaft.

Kurz vor der geplanten Eröffnung des Bahnhofs fielen Anfang Mai 1842 die gesamte Hamburger Altstadt und weite Teile des östlichen Innenstadtbereichs einem drei Tage wütenden Feuer zum Opfer; die Straße Brandsende erinnert heute an die östliche Grenze des „Großen Brandes“. Noch im selben Monat erhielt Lindley vom Senat den Auftrag zur Anfertigung eines Wiederaufbauplans. Eine erste, inoffizi-

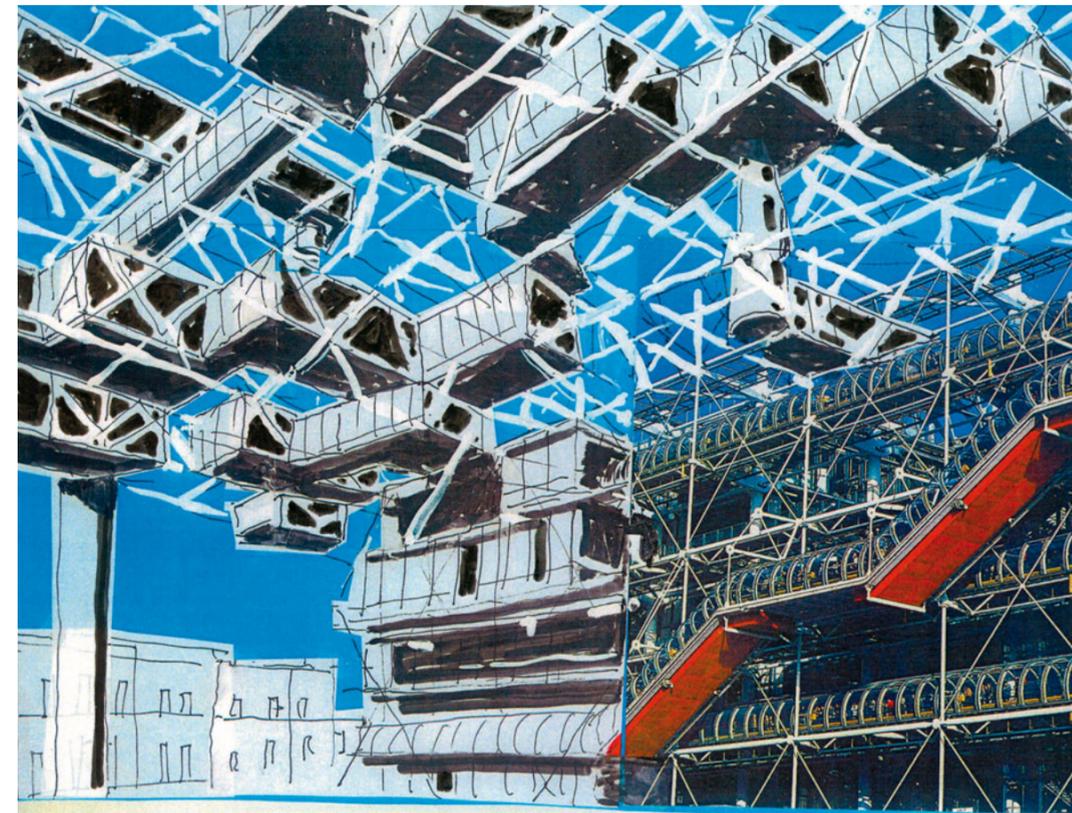
elle Fassung legte er bereits nach wenigen Tagen vor: Er ordnete die gesamte Innenstadt neu, ohne Rücksicht auf bestehende Grundstücksgrenzen und Straßenverläufe, und sah dafür ein regelmäßiges, geradliniges Raster breiter Hauptstraßen mit einem Netz von Wasserver- und -entsorgungsleitungen vor. Die Kritik an dem Plan, wie sie etwa von Gottfried Semper und auch von Chateauneuf geäußert wurde, hatte nicht dessen radikale Modernität zum Gegenstand, sondern den offensichtlichen Mangel an künstlerischem, raumbildenden Städtebau. Lindley wurde in die federführende „Technische Kommission“ zum Wiederaufbau der Stadt berufen, der unverzüglich begann und sich zu einem frühen Musterbeispiel für eine kooperative Planung entwickelte, bei der alle Beteiligten Zugeständnisse machen mussten, ohne dass die raumkünstlerische Qualität des neuen Stadtbilds und seine bestmögliche Ausstattung mit technischer Infrastruktur aus dem Auge verloren wurden. William Lindleys Regulierungsplan, von Chateauneuf stadträumlich „verschönert“, bildete die Grundlage.

Lindley, der seit 1852 mit der Hamburger Kaufmannstochter Julie Heerlein verheiratet und wie selbstverständlich Mitglied des international orientierten Kaufmannsbürgertums der Stadt war, arbeitete als freiberuflicher Ingenieur. Er war anerkannt und gefragt, wurde aber auch immer wieder in Frage gestellt – gerade was seinen besonderen Status als Freiberufler mitten im Staatsbauwesen betraf. Es waren diese in Hamburg offenbar immer wichtiger werdenden Formalia, die ihn trotz aller Freiheiten und Erfolge dazu veranlassten, die Stadt 1860 zu verlassen und wieder in London zu leben. An Alster und Elbe hinterließ er ein reiches Werk, dessen technische Bedeutung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Und auch die ästhetische Anmutung von Lindleys Bauten weist weit über den Standard der Zeit hinaus – von Wasserreservoirs, die in ihrer illusionistischen Erscheinung an Zeichnungen von Piranesi erinnern, bis hin zu klassizistischen Badehäusern. In der didaktisch gut inszenierten und mit Originalmaterial aus dem Deutschen Museum in München angereicherten Hamburger Ausstellung sowie in einem lesenswerten Katalog wird dies erstmals in solcher Fülle dokumentiert. Neben allem Lokalstolz auf den hanseatischen Engländer ist hier auch der (unter Mithilfe seiner Söhne) von London aus europaweit tätige Ingenieur zu entdecken, der in zahlreichen Städten, von Amsterdam über Budapest, Lodz und Warschau bis Tiflis, Wasserversorgungssysteme plante und die Städte bei solchen Vorhaben beriet.

Hamburgmuseum | Am Holstenwall 24, 20355 Hamburg | ► www.hamburgmuseum.de | bis 22. Februar, Di–Sa 10–17, So 10–18 Uhr | Der Katalog (Dölling und Galitz) kostet 29,80 Euro.



Wasserhochreservoir am Berliner Tor in Hamburg, William Lindley, 1853–55. Foto um 1890 © hamburgmuseum



Vorschlag zur megastrukturellen Vergrößerung einer Megastruktur: Yona Friedmans Collage „Extension du Centre Georges Pompidou“ ist neben anderen Originalstücken bei „Megastructure Reloaded“ zu sehen. Abbildung mit freundlicher Genehmigung: Yona Friedman, Paris

AUSSTELLUNG

Die Expo 67 eine Meile hoch aufgetürmt | „Megastructure reloaded“ in Berlin

Warum bloß sind die Megastrukturvisionen der 60er für uns heute so faszinierend? Ein junger Architekt erklärte mir kürzlich: „In unserer postmodernen Zerstreuung fehlt uns das Selbstverständnis, um überhaupt in solch großmaßstäblichen Strukturen denken zu können; gerade deswegen bieten sie uns heute einen idealen Raum zur Aneignung und zum Entdecken an.“ Der Gedanke macht neugierig, sich die Ausstellung „Megastructure reloaded“ anzuschauen.

Grauer Putz und schwarzes Pflaster: Der Innenhof der ehemaligen DDR-Münze am Berliner Molkenmarkt ist menschenleer – bis auf zwei Megastrukturen, die zur Begrüßung in die Luft, beziehungsweise über den Boden ragen: „3x12MW Airport city“, eine Plastikblasen-Stahlseilskulptur von Tomás Saraceno, und die „Stadtmatratze“ von Raumlabor, eine minimalistische Veranstaltungsarchitektur zum öffentlichen Hopsen und Fläzen. Die Abwesenheit pulsierenden Lebens, welches beide Arbeiten metaphorisch bzw. praktisch suggerieren, lässt den Hof noch leerer wirken, als er ist. Aber sie sind auch nur der Einstieg: Weiter geht's durch partyzeltähnliche Tunnelverbindungen mit blauem Plastikboden ins Hauptgebäude der Münze und von dort über eine enge Treppe in den Keller des Stahlbetonbaus. Hier findet

sich der Besucher mittig in eine doppelte Videoprojektion gestellt wieder: Linkerhand schneidet Gordon Matta Clark in „Conical Intersect“ (1975) Trichterformen durch Wände und Decken jener Altbauten, die später für das Centre Pompidou in Paris abgerissen werden sollten; rechts kommentiert Peter Cook die visionäre Architektur des Centre Pompidou. In den beiden folgenden Kellerräumen gibt es dann eine erlesene Auswahl von Ikonen der 60er Jahre zu sehen: Handzeichnungen von Yona Friedman, Skizzen von Constant, Videos von Archigramm, Comics von Superstudio oder die Ruhr-Band-City von Alan Boutwell – passend dazu die Betonstützen, der Geruch nach feuchtem Keller, grüner Kunstrasen und eine Ausstellungsarchitektur zwischen Minimalismus und ready made.

Das Stelldichein der Architekturvisionen im Keller des muffigen Verwaltungsbaus funktioniert hervorragend – auch wenn man über die abschließende Bewertung der Initiatoren geteilter Meinung sein darf. Wollten „die Megastrukturalisten den Architekten als allmächtigen Gestalter abschaffen und durch einen neuen Typus von Planer ersetzen“, wie die Kuratoren Sabrina von der Ley und Markus Richter im Katalog erklären, oder haben sie in der Ausführung vor allem historische Stadtgewebe zerstört? Ironische Distanz zum Thema hatten bereits einige Zeitgenossen wie der Stadtplaner Peter Hall, der 1968 in der Londoner Zeitschrift *New Society* schrieb: „Megastrukturen sind nicht leicht zu beschreiben, man muss

sie sehen, aber grundsätzlich wirken sie so, als ob man alles von der Expo 67 in Montreal zusammenrollen und eine Meile hoch auftürmen würde.“

Die im Erdgeschoss gezeigten Werke von Gegenwartskünstlern, die eingeladen wurden, sich für die Ausstellung mit dem Thema Megastrukturen auseinanderzusetzen, wirken, den historischen Utopien so unmittelbar gegenübergestellt, bemerkenswert belanglos. Arbeiten wie die weißbeschichtete Sperrholz-Landschaft von Tilman Wendland übersetzen zwar den Gedanken der offenen Raumstruktur, allerdings gänzlich vom städtebaulichen Kontext und von politischen Aussagen befreit. Ryan Ganders „A Slowing of the Spectators Eye“ (das 1:1-Fiberglas-Imitat einer spätmodernen Betonfassade) oder Tobias Putrihs Interpretation von ONECITY (Nachbau eines metabolistischen Stadtgrundrisses mit aufgespannten Nylonfäden) gehen einen Schritt weiter: Zwischen dem Architekturmodell der Megastruktur, der Handschrift des Künstlers und der Erfahrung des Beobachtens entsteht ein kurzes Moment der Irritation und damit Platz für Fragen – zur Ausführung, zum Detail und an diesem Punkt, mit etwas gutem Willen, auch zur Stadt. *Anne Kockelkorn*

Ehemalige Staatliche Münze | Molkenmarkt 2, 10179 Berlin | ► www.megastructure-reloaded.org | bis 2. November, Di–So 12–19 Uhr | Der Katalog (Hatje Cantz) kostet in der Ausstellung 29 Euro, im Buchhandel 35 Euro.