

BAUGESCHICHTE

Pegasus oder Schinkel und Berlins erster Eisenbahntwurf

Im Herbst 2008 jährt sich die Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahn zum 170. Mal. Zu dieser Gelegenheit möchte Reinhart Strecke einer naheliegenden Frage nachgehen: Weshalb Karl Friedrich Schinkel mit dieser modernen Bauaufgabe vermeintlich wenig zu tun gehabt hat, und dies, wo er doch nicht nur ein Wegbereiter moderner Bauformen, sondern auch oberster Baubeamter Preußens war? Strecke ist von Hause aus Kunsthistoriker, hauptberuflich jedoch Direktor am Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, sitzt also quasi an der Quelle, was die noch vorhandenen Verwaltungsakten angeht. Im Anhang des vorliegenden Büchleins ist auch das Gutachten „zur Regelung des Eisenbahnverkehrs auf den Bahnstrecken und Bahnhöfen“ abgedruckt, welches die Oberbaudeputation am 23. Februar 1838 vorlegte und für das Schinkel mitverantwortlich zeichnete – eine Reaktion auf ein Quasi-Hilfesuchen des Polizeipräsidenten, das bis 1918 in Berlin auch für die Baugenehmigungen zuständig war.

Sehr viel mehr erfährt man über die direkten Verbindungen zwischen dem damals revolutionären Verkehrsmittel und dem seinerseits bahnbrechenden Baumeister jedoch nicht. Es scheint vor allem darum gegangen zu sein, einen großen Namen auf den Um-

schlag eines schmalen Bandes zu bekommen. Beide, Schinkel und die Eisenbahn, sind Bezugspunkte, von denen aus umfassendere Themen erläutert werden: Wie bildeten sich im Preußen des späten 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der moderne (Verwaltungs-) Staat, die moderne Großstadt und die Industriegesellschaft heraus. Inwieweit war die preußische Oberbaudeputation selbst ein Produkt dieser Entwicklung? Wie veränderte diese Institution die Methodik und schließlich die Ästhetik der Architektur? Sie entzog der Akademie der Künste die Zuständigkeit für die Architekturausbildung und etablierte im Geiste der Aufklärung die Mathematik als die für das Bauwesen wesentliche Wissenschaft, aus der sich auch die Form entwickeln müsse und folglich Schönheit aus der Zweckmäßigkeit abzuleiten sei. Eine moderne Auffassung von Architektur, die mustergültig in Schinkels Bauakademie umgesetzt wurde, seinem wegweisendsten realisierten Entwurf. Und nicht zuletzt gilt das Interesse des Autors der Herausbildung eines modernen Baubeamtentums einerseits und dem Architekten als freischaffenden Künstler andererseits.

Das ist ein gewaltiger Themenkomplex. Und weil die hübsch aufgemachte Publikation nur 112 – auch noch bebilderte – Seiten zählt, kann sie nicht mehr sein als ein wissenschaftlicher Essay, in welchem das Umfeld, in dem Schinkel wirkte, und die Epoche, in der Preußens erste Eisenbahn entstand, kurz skizziert werden. Erwähnung finden dabei natürlich David Gilly, Johann Albert Eytelwein oder Christian Peter Wilhelm Beuth, der in vieler Hinsicht eine Schlüsselfigur der frühindustriellen Entwicklung in Preußen war. Er hatte auch die Betriebsgenehmigung für die „Pegasus“ ausgestellt – jene Lokomotive, die die Berlin-Potsdamer Eisenbahn offiziell eröffnete. Man erfährt auch, wie wichtig es in Fachkreisen war, den Verkehr auf den ersten Bahnhöfen zu regeln – und zwar den der An- und Abfahrt der Reisenden auf der Straße. Bei diesen wie auch bei Kanälen hatte man im Übrigen zunächst daran gedacht, selbst die Schienenwege für jedermann zugänglich zu halten. Und es stehen bezeichnende, doch nur noch wenig beachtete Verbindungen neben hübschen Nebensächlichkeiten: Beispielsweise fand der Fahrkartenvorverkauf für die Strecke in Berlin anfangs nur in der Gropius'schen Kunst- und Buchhandlung statt – welche, wunderbare Laune der Geschichte, im Parterre der Schinkel'schen Bauakademie residierte.

Alles in allem ein sachkundiger Text, der allerdings aufgrund einer sehr akademischen Sprache und vorausgesetzter Kenntnisse für Laien zu sperrig und für Fachleute zu oberflächlich ist und der in einer Fachzeitschrift oder einem Almanach vielleicht besser aufgehoben gewesen wäre. *Jan Gympel*

Pegasus oder Schinkel und Berlins erster Eisenbahntwurf | Von Reinhardt Strecke | 112 Seiten mit Abbildungen, 14,80 Euro | Transit Verlag, Berlin 2008 | ▶ ISBN 978-3-88747-236-8

MONOGRAFIE

Eine Stadt baut selbst | Bernd Köster und das Hochbauamt Flensburg 1988–2008

Den Reiz von Flensburg machen nicht nur der Hafen und die Uferzone aus, sondern auch die Stadtkrone hoch über der Förde. Dort oben auf dem heutigen „Museumsberg“ findet sich auch das Hans-Christiansen-Haus, 1894/96 vom damaligen Stadtbaumeister Otto Fielitz als neogotischer Schulbau errichtet. 1992/95 wurde das Gebäude von Bernd Köster, einem der Amtsnachfolger von Fielitz, in ein Museum verwandelt. Der schöne Bau mit seiner interessanten neuen Erschließung durch eine rostrote Stahlrampe bildet den Auftakt in der Würdigung von Bernd Kösters Flensburger Bauten. Schließlich ist es ungewöhnlich genug, dass es heute noch einen planenden und bauenden Baudirektor gibt, wie Björn Bergfeld in seiner Einleitung über den Stadtbaumeister Bernd Köster hervorhebt. 20 Jahre hat Köster das Flensburger Hochbauamt geleitet. Und dabei ist „Architektur auf höchstem Niveau“ entstanden. Eine Einschätzung, die auch der Herausgeber des Buches teilt, der schleswig-holsteinische Architekturkritiker Ulrich Höhns.

Das Buch bietet einen Überblick über 20 Jahre öffentliche Flensburger Architektur Kösters, der trotz seines regionalen Wirkungskreises stets offen für die aktuellen Architekturwelten war und diese in seine Projekte einfließen ließ. „Ganz im Verborgenen eröffnet sich hier eine feinfühlig entworfene Architekturwelt von hoher Raum- und Detailqualität. Hier begegnen sich im richtig gewahrten Abstand Neu und Alt“, schreibt Höhns etwa über die 2000 von Köster an der Rückseite des Landestheaters verwirklichte „Kleine Bühne“ mit ihrer reizvollen Detailgestaltung und subtilen Materialität. Zu den näher im Buch vorgestellten Beispielen gehören neben zwei Schulen und zwei Turnhallen auch ein technisches Betriebszentrum und das Klärwerk Kielseng, das Köster seit 1991 immer wieder beschäftigt hat. Als jüngstes Element ist dort 2006 die Einhausung der mechanisch-biologischen Filtrationsanlage entstanden, deren silbriger Streckmetallhaut zwei runde Treppenhaustürme aus Cortenstahl entgegengestellt werden. So bekommt eine oft vernachlässigte, eher unspektakuläre Bauaufgabe eine nicht nur funktionale, sondern zugleich skulptural anmutende attraktive Gestaltung. Abgerundet wird das charmante Buch durch ein Werkverzeichnis Bernd Kösters und einen Stadtplan, in dem seine Bauten eingetragen sind – für alle diejenigen, die sich auf die Architektursuche begeben wollen. Keine Frage: Es lohnt sich.

Jürgen Tietz

Eine Stadt baut selbst | Bernd Köster und das Hochbauamt Flensburg 1988–2008 | Herausgegeben von Ulrich Höhns | 144 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 24,80 Euro | Hochbauamt Flensburg 2008 | ▶ ISBN 978-3-00-023391-3

Ressourcen mitdenken.

Wir laden Sie ein zum

IBA FORUM Metropole: Ressourcen
Jahreskongress der Internationalen Bauausstellung Hamburg

Diskutieren Sie gemeinsam mit lokalen, nationalen und internationalen Fachleuten die Themen und Projekte. Im Fokus steht die „Stadt im Klimawandel“.

Datum: 1./2.12. 2008
Anmeldung und Programm:
www.iba-hamburg.de/forum



ARCH + Wettbewerb

ohne Teilnahmebeschränkung

Preissumme 20.000 €

Einsendeschluss 31.1.2009

www.archplus.net

Simple Systems – Complex Capacities



architekturbüro deutschland
architecture made in germany

Autodesk

Ingenhoven Architekten



seele

xella
Neues Bauen