

Veröffentlichungen
des Vereins für Hamburgische Geschichte
Band II.

Wie das Kunstwerk
HAMBURG
nach dem grossen Brande
entstand

von
Fritz Schumacher

Verlag von Karl Curtius in Berlin

~~Sammlung~~ ~~Sammlung~~

G. Loebe

in f. Loebe an

A. S. Jankhorst 2006

Fritz-Schumacher-Institut
Bibliothek

Datum: 25. NOV. 2016

Signatur: 9.027

2.8 + v.l.

Paul Lange

Veröffentlichungen
des
Vereins für Hamburgische Geschichte
Band II

Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte

Zweiter Band :

Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand

Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus

von

Fritz Schumacher



BERLIN 1920
VERLAG VON KARL CURTIUS

Wie das Kunstwerk
HAMBURG
nach dem großen Brande
entstand

Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus

von

Fritz Schumacher

Mit 27 Abbildungen auf 25 Tafeln



BERLIN 1920
VERLAG VON KARL CURTIUS

Vorwort.

Mitten im Herzen Hamburgs besitzen wir ein merkwürdiges Kunstwerk, das für die Wirkung der Stadt maßgebend geworden ist. Es ist der städtebauliche Gedanke, der Alsterbecken, Kleine Alster, Rathausplatz, Rathaushof und Adolphsplatz zu einem feinsinnig abgestimmten Gefüge zusammenschließt.

Man könnte zu der stillschweigenden Vermutung kommen, hier die Reste eines alten künstlerischen Erbteiles vor sich zu sehen; aber blickt man auf die Art, wie vor dem Brande des Jahres 1842 dieser Teil der Stadt gestaltet war, so wird man wahrnehmen, daß solch ein Gedanke vollständig hinfällig ist: es handelt sich um eine völlig neue Schöpfung, die dem Alten, das dort vorher war, in jeder Hinsicht entgegengesetzt genannt werden kann.

Wie ist diese Schöpfung entstanden?

Das ist eine Frage, die natürlich in erster Linie lokalgeschichtliche Bedeutung hat, aber mir scheint, in diesem Falle greift die Bedeutung auch in das Gebiet allgemeiner kunstgeschichtlicher Interessen herein, einesteils, weil wir auf das bisher ungeklärte Wirken von Männern stoßen, deren Haupt aus dem Dunstkreis der Stadtgeschichte hoch emporragt, und anderenteils, weil es sich um eines der ersten Kapitel in der Entwicklungsgeschichte einer Kunst handelt, deren ausschlaggebende Bedeutung wir mehr und mehr zu erkennen beginnen, — um die Kunst der städtebaulichen Bewältigung einer Großstadt.

Da das Bild sich nur aus den versprengten Mosaiksteinen von Protokoll- und Aktennotizen zusammensetzen ließ, die uns erst die Bedeutung gewisser unscheinbarer Pläne und zerstreuter Zeichnungen beweisen, mußte die Dar-

stellung in dem etwas schwerfälligen Schritt vor sich gehen, der eigentlich nur für lokale Erörterungen Berechtigung hat.

Aus dieser notwendigen Form der Beweisführung entsteht aber vielleicht der eine Vorteil, daß wir zugleich einen Einblick gewinnen in die Psychologie des Entstehens wichtiger künstlerischer Anordnungen. Wir können damit in viel Menschliches hereinschauen, das in ähnlicher Lage immer wiederzukehren scheint, aber wir erhalten zugleich das tröstliche Gefühl, daß starkes künstlerisches Wollen, selbst wenn es im ersten Augenblick zu scheitern scheint und verwischt wird, in seinen Wirkungen nie ganz auszulöschen ist.

Für die bereitwillige Unterstützung meiner Studien und die Erlaubnis zur Veröffentlichung der Original-Zeichnungen bin ich dem Leiter des Hamburger Staatsarchivs, Herrn Senatssekretär Dr. Hagedorn, und dem Bibliotheksausschuß der „Patriotischen Gesellschaft“ zu großem Dank verpflichtet. Die Pläne und Zeichnungen aus dem Staatsarchiv und aus Chateaufeuers künstlerischem Nachlaß kommen hier zum ersten Mal aus ihren Mappen an die Öffentlichkeit. Ganz besonders muß ich der tatkräftigen Hilfe des wissenschaftlichen Mitarbeiters am Archiv, Herrn Dr. Hermann Joachim, gedenken, der mir die Bewältigung des Materials außerordentlich erleichtert hat.

Was bei diesen Studien herausgekommen ist, könnte man die „Geschichte eines architektonischen Gedankens“ nennen. Damit wird ein Gebiet der Kunstgeschichte berührt, das bisher noch wenig behandelt ist und das vielleicht mehr vom Spiel architektonischer Kräfte und von ernstem baukünstlerischem Streben offenbart, als manches insich abgeschlossene Bauwerk. Den Baukünstler lernt man erst dann ganz kennen, wenn man ihm in das Reich jener Kämpfe folgt, die er zu bestehen hat, ehe er mit dem eigentlichen Gestalten konkreter Leistungen überhaupt beginnen kann.

Hamburg, Juli 1917.

Fritz Schumacher.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	I
Einleitung	1
I. Der Umfang der Aufgabe	5
II. Lindleys Plan	10
III. Sempers Gegenvorschlag	19
IV. Das Auftreten Chateauneufs	26
V. Chateauf und Semper	38
VI. Die künstlerische Durchführung des Planes	42
VII. Anmerkungen	56

Verzeichnis der Abbildungen

1. Plan Hamburgs vom Jahre 1842 vor dem Brande.
 2. Plan Hamburgs fünfzig Jahre nach dem Brande.
 3. Plan von Lindley.
 4. Plan von Stammann.
 5. Plan von Gottfried Semper vom 26. Mai 1842.
 6. Plan von Wimmel und Heinrich.
 7. Skizze von Chateauneuf.
 8. Plan der »Technischen Kommission« vom 3. August 1842.
 - 8 a. Mittelstück des Planes der »Technischen Kommission«.
 - 9 a. Mittelstück des Gegenplanes von Chateauneuf.
 9. Gegenplan von Chateauneuf.
 10. Chateauneuf.: Perspektivische Skizze zum Gegenplan.
 11. Plan der »Technischen Kommission« vom 15. August.
 - 11 a. u. 11 b. Schema der Raumbildung des Markusplatzes und des Hamburger Platzes.
 12. Zweiter Vorschlag von Gottfried Semper.
 13. Perspektive zum zweiten Vorschlag Sempers.
 - 13 a. Semper: Grundriß zu einer Rathaus-Studie.
 - 13 b. Semper: Perspektive zu einer Rathaus-Studie.
 14. Ausarbeitung des Planes vom 15. August.
 15. Studie zur Kleinen Alster.
 16. Chateauneuf: Erster Entwurf für die Alster-Arkaden.
 17. Chateauneuf: Zweiter Entwurf für die Alster-Arkaden.
 18. Vermessungsriß für den endgültigen Plan.
 19. Chateauneuf: Endgültiger Plan der Alster-Arkaden.
 20. Chateauneuf: Entwurf für die Börsen-Umgebung.
 21. Chateauneuf: Entwurf für die Börsen-Umgebung.
-

Einleitung.

Wenn man an einem Museum für Hamburgische Geschichte baut und dabei allmählich immer engere Bekanntschaft schließt mit zahlreichen alten Bau-Kleinodien aus dem Hamburg der Renaissance, des Barock und des bürgerlichen Empire, ergreift einen oftmals ein rechtes Weh bei dem Gedanken, was alles an unwiederbringlichen Schätzen im großen Brande des Jahres 1842 verloren gegangen ist. Ein Stadtbild taucht vor dem geistigen Auge auf, wie es in deutschen Landen malerischer nicht leicht zu finden gewesen ist. An reich gegliederten, zierlich geschwungenen Straßen stehen die ehrwürdigen Giebelhäuser alter Kaufmannsgeschlechter, — dazwischen schieben sich kostbar geschmückte Bauten, die der Allgemeinheit dienen, — stolze Kirchen ragen empor an malerisch gruppierten Plätzen, — überall spielt das Wasser in weitgestreckten Zügen und breiten Becken in das Häusermeer herein, — die selbstbewußten Speicher steigen in langen Reihen aus den Fleeten, und hart am Jungfernstieg überschneidet das phantastische Takelwerk der Schiffe die Backsteinwände und Fachwerk-Auskragungen der Gebäude. Bild muß sich an Bild gereiht haben in bunter, lebendiger Fülle.

In einem solchen Stadtbild häuft der Bürger allmählich seine kostbarsten Schätze zusammen; jeder einzelne steuert dazu bei, und was herauskommt, ist in einer großen Handelsstadt nicht nur eine Chronik, sondern zugleich ein Hauptbuch ihrer Machtentwicklung. Das Bild, das da entstanden ist, dient ihr nicht nur zur eigenen Familienfreude, sondern ist zugleich der sichtbare Ausweis der ganzen Welt gegenüber.

Wenn alles das in wenigen Tagen in Qualm und Rauch

verschwindet, ist wohl das erste Gefühl nur das des unersetzlichen, trostlosen Verlustes.

Geht man dann aber vom Museumsneubau quer durch jene Gegenden der Stadt, die damals vom Feuer verschont blieben, bis zum Rathausmarkt, dem Herzen des damals verschwundenen, jetzt neuentstandenen Teiles der Stadt, so drängen sich seltsame Überlegungen auf. Was ist hier ohne Verwüstung durch Feuer aus der Stadt von 1842 geworden! Durchschreitet man die Peterstraße und biegt etwa in die Kohlhöfen ein, so sieht man in groteskem Gemisch die Fachwerk-Häuschen des alten malerischen Hamburg zwischen neuen, öden Etagenhäusern hervorblinzeln. Kommt man gar in die Kaiser Wilhelm-Straße, wo ein einheitlicher Durchbruch an die Stelle solch allmählicher Mauserung getreten ist, so sieht man die verstümmelten Überreste eines alten Organismus ihre verblutenden Stümpfe in die brutale Welt einer systematischen Unternehmer-Architektur recken.

Beide Male hat man das Bild vor sich, wie eine neue Zeit mit ihren Bedürfnissen eine alte Zeit langsam, grausam und unabwendlich erwürgt, und die Frage taucht auf: würde jenes malerische alte Hamburg, das im Jahre 1842 verschwand, und dem wir heute nachtrauern, jetzt nicht ebenso aussehen? Ist das, was wir heute lebenden Menschen, wenn wir an den großen Brand denken, verloren zu haben glauben, wirklich die alte Stadt, wie sie aus den Plänen und Zeichnungen eines Speckter und Suhr auftaucht, — oder ist es etwas ganz Anderes, nämlich ein verkrüppeltes, geflicktes, tausendfach verwundetes Gebilde, aus dem nur noch, wie in den anderen heute bestehenden alten Stadtteilen, das Auge der Liebe die früheren Züge zu erkennen vermöchte?

Die Antwort ist nicht nötig. Was damals in wenigen Tagen starb, war als Gesamterscheinung einem langsamen Tode ohnehin geweiht, jenem grausamen Absterben, das die letzten Jahrzehnte über den Kern jeder großen lebensreichen Stadt verhängt haben.

Betrachtet man den Plan der abgebrannten Stadt (vgl. Abb. 1), so sieht man auf den ersten Blick, daß in seinen Grundlinien überall die großen Verkehrszusammenhänge

fehlten. Es sind nur wenige Züge, die sich nicht festlaufen, und diese wenigen sind an entscheidenden Stellen so schmal, daß sie auch dem Verkehr der nächsten Jahrzehnte nicht mehr genügt haben würden. Der Große Burstah war 7 bis 8 m breit, die kleineren Verbindungswege gingen herab auf 3,5 bis 4 m, wobei noch zu bedenken ist, daß Treppen-Vorbauten und Beischläge von dieser Breite wesentliche Teile wegnahmen.

Es war also gar nicht anders möglich, als das alte Hamburg zu zerstören; der Verkehr forderte es gebieterisch, er hätte im langsamen Umgestaltungsprozeß die Reize dieser alten Stadt Stück für Stück zerfressen. Wäre sie nicht aufgebrannt, so wäre der Schatz an alten Bauteilen in unserem Museum außerordentlich viel größer, draußen im Leben aber hätten wir wohl hier und da die reizvolle Überraschung eines alten Zierbaues, der, eingeklemmt zwischen neuen Kästen, verwundert in unsere Zeit blickte, das jedoch, was jene Stadt von 1842 so reizvoll machte, ihr Gesamtcharakter, wäre längst dahin.

Wenn wir als Menschen von heute auf den großen Brand zurückblicken, so ergibt sich die Stimmung, mit der wir das tun, aus der Antwort auf die Frage, ob anzunehmen ist, daß die allmählich umgestaltete Stadt zu einem besseren baulichen Gebilde geführt haben würde, als es jetzt neu geschaffen vor uns steht.

Wir haben schon angedeutet, daß ein Blick auf die verschonten alten Stadtteile, die den natürlichen Prozeß an sich erlebt haben, nicht gerade sehr optimistisch über die Wahrscheinlichkeiten denken läßt, die nach der ersten Seite liegen. Daß beim Ausflicken von Fall zu Fall in architektonischen Dingen nicht viel Gutes herauskommen kann, ist wohl ohne weiteres klar. Aber auch energische einheitliche Durchbrüche sind ein fast hoffnungsloses Mittel des Neugestaltens, wenn sie, wie es meistens der Fall ist, eigentlich nur erlauben, zwei Straßenfronten neu zu besetzen. Das Gestalten fängt auf dem Gebiete des Städtebaus erst an, wenn man es in der Hand hat, Blöcke zu formen. Es ist einer der großen Irrtümer, die den Städtebau lange beherrscht haben, daß im Ziehen von Straßenlinien der springende

Punkt des Entwerfens läge. Erst als man sich von dieser Papierauffassung losgelöst hatte und begriff, daß bei einer guten Lösung aus der Formung der Massen erst der wünschenswerte Hohlraum der Straße hervorgehen muß, war man an der Schwelle des Verständnisses für das gesunde Gestalten auf diesem Gebiete.

Die Vorbedingungen für solch ein plastisches Gestalten pflegen beim Umformungsprozeß alter Stadtteile meistens nicht gegeben zu werden. Der große Brand aber, der dazu zwang, alles das gleichzeitig zu machen, was sonst in Jahrzehnten tropfenweise geschehen wäre, der nicht nur Ecken von Plätzen oder Wände von Straßen der Neuformung zuführte, sondern ganze Blocksysteme und Platzgefüge, eröffnete diese Vorbedingungen für das Gestalten in einem so großartigen Maßstabe, wie es selten in der Geschichte der Städte geschehen ist.

Die Antwort auf unsere Frage ist also gleichbedeutend mit dem Urteil darüber, ob es den Männern, die 1842 vor diese gewaltige Aufgabe gestellt wurden, gelungen ist, den Vorsprung, den sie hatten, auszunützen und das Wesentliche dessen, was die Umstände von ihnen forderten, glücklich zu erfüllen.

LICHTWARK hat dieses Urteil bereits mehr als einmal ausgesprochen. In seiner Denkschrift „Der Hamburger Städtebau im 19. Jahrhundert“ (Jahrbuch der Gesellschaft Hamburgischer Kunstfreunde 1911) sagt er von der neuen, aus dem Brande hervorgegangenen Stadt (vgl. Abb. 2): „Was in Hamburg entstand, kann die schärfste Kritik der heutigen Städtebau-Theorie aushalten, ja es nötigt zu bedingungsloser Bewunderung.“ Und diese Bewunderung ist so groß, daß er im gleichen Aufsätze schreibt: „Es wäre von sehr hohem und nicht nur geschichtlichem Interesse, alle damals aufgetauchten Gedanken und Pläne kritisch zu prüfen im Lichte der seither gewonnenen Erkenntnis des Städtebaus. Was damals Wirklichkeit geworden ist, erweckt die Begier, mehr darüber zu wissen, als heute selbst den Forschern bekannt ist.“

Vielleicht hat er selber vorgehabt, diese Forschungen zu unternehmen. Einige Besuche im Archiv im Jahre 1912, die

dann plötzlich abbrechen, deuten darauf hin. Mag ihn nun das zuerst recht unscheinbar und unklar wirkende Planmaterial und der Berg der Akten geschreckt haben, oder mag seine Krankheit bereits hindernd dazwischen getreten sein, jedenfalls hat er die bunten Fäden, die hier durcheinanderlaufen, nicht entwirrt, und der Kundige merkt es seinen Äußerungen über die städtebaulichen Erscheinungen, die ihn so entzückten, wohl an, daß er die künstlerischen Zusammenhänge, die hier zu dem führten, was wir jetzt vor uns sehen, noch nicht gekannt hat.

Das Material ist schon einmal von FAULWASSER 1892 zu seinem Buch „Der große Brand und der Wiederaufbau von Hamburg“ (Verlag Otto Meißner) benutzt worden, und viele Ergebnisse aus den Akten und Zeichnungen sind darin in reicher Fülle ausgestreut. Es liegt aber in der Natur des breiten, nach allen Seiten reichenden Bildes, das er entrollen wollte, daß der Entwicklungsgang, der uns gegenwärtig besonders beschäftigen soll, nämlich das Entstehen und die Würdigung des künstlerischen Organismus, der hier geboren wurde, durch mannigfache andere Dinge verwischt ist. Eigentlich läßt sich das auch nur an den Plänen erkennen, die hier zum größten Teile zum ersten Mal gezeigt werden, und deren Bedeutung bislang dunkel blieb. So einfach sie aussehen, sie sind die eigentümlichen Zwischenglieder im eigenartigen Wachstum einer großen künstlerischen Leistung.

I. Der Umfang der Aufgabe.

Am 21. Mai meldet der „Courier“ aus London: „Die Behörden von Hamburg haben den englischen Ingenieur, Herrn Lindley, dessen Bemühungen so wesentlich dazu beitrugen, die Stadt vor gänzlicher Zerstörung zu retten, ersucht, einen Plan für den Wiederaufbau der Stadt zu liefern. Herr Lindley hat sofort aus London einen Abdruck des Planes verschrieben, welchen nach dem großen Brand von London Sir Christopher Wren für den Wiederaufbau dieser Metropole

entworfen, und will solchen bei seinem Grundriß für Hamburg zu Rate ziehen.“

Das war eine inhaltreiche Notiz. Zunächst zeigt sie, daß man in Hamburg kräftig zufaßte. Vom 5. bis 8. Mai hatte der Brand gewütet; noch nicht zwei Wochen waren vergangen, noch mußte man an den Anforderungen der unmittelbaren Gegenwart, die ein riesiger Brandplatz und die Not von zwanzigtausend obdachlosen Personen mit sich brachte, genug zu tun haben, da hatte man nicht nur das Gesicht bereits mutig aus Vergangenheit und Gegenwart in die Zukunft gewandt, sondern hatte den ersten entscheidenden Schritt für die Taktik der Zukunft bereits getan. Lindley hatte den Plan, von dem aus London berichtet wird, bereits fertiggestellt und man war mitten in seiner Beratung begriffen.

Man war sich in Hamburg wohl bewußt, eine gewaltige Aufgabe vor sich zu haben, und man hatte sich für die erste Fassung der Lösung an einen berühmten Ingenieur gewandt. Das war ein begreiflicher Schritt, denn was es zu leisten galt, ehe man mit dem eigentlichen Bauen beginnen konnte, das war in vielfacher Beziehung von Ingenieur-Aufgaben durchsetzt. Es war nicht etwa möglich, nach irgend einem wohlgeordneten architektonischen Gedanken neue Häuser zu errichten, es handelte sich um viel mehr: man mußte gleichzeitig die Grundlagen schaffen zu einem neuen Organismus, der fähig war, das immer stärkere Anhäufen von Menschen und von Verkehr zu bewältigen, das eine Stadt mit sich brachte, die auf dem Wege war, eine der ersten Handelsstädte der Welt zu werden. Es handelte sich mit einem Worte um die technischen Grundlagen einer modernen Großstadt.

Mit all den Dingen, die zu den Lebensbedingungen einer Großstadt gehören, hatte es im abgebrannten Hamburg erstaunlich schlecht ausgesehen. Die Sorge für die Ableitung der Unrate hatte man in höchst primitiver Weise den Fleeten überlassen. Die Wasserversorgung war durch zum Teil in Privathänden befindliche Pumpwerke geschehen, die als sogenannte „Wasserkünste“ in der Alster und in der Elbe

standen. Die öffentliche Beleuchtung war von Öl- und Tranlampen bestritten. Grundsätze für die technische Sicherheit und eine richtige grundbuchamtliche Vermessung der Stadt gab es nicht. Der Verkehr zu Wasser war durch Mühlenanlagen behindert, so daß zwischen Elbe und Alster keine Schifffahrtsverbindung bestand. Dem Verkehr zu Lande fehlte in enggewinkelten Gassen jede Entwicklungsmöglichkeit.

Alle die technischen Fragen, die durch diese Zustände angedeutet werden, galt es zu erledigen, wenn man sich eine zeitgemäße Art des Wiederaufbaues als Ziel setzte; sie mußten Hand in Hand mit einem Aufteilungsplane gelöst werden.

Es liegt in der Natur der Sache, daß sie nicht von einem Manne bearbeitet wurden. Der Senat stellte Lindley seine technischen Oberbeamten zur Seite, bildete dann unverzüglich zur Erledigung aller der einschlägigen Aufgaben eine „Technische Kommission“, in der neben den Oberbeamten des Hochbaues, Ingenieurwesens und Hafenbaues, Wimmel, Heinrich und Hübbe, auch Privat-Architekten von stadtbekanntem Rufe saßen: de Chateauneuf, Ludolff, Klees-Wülbern und später Reichardt. Lindley nahm bei den Arbeiten, wenigstens zu Anfang, eine besondere Stellung ein, da ihm gewisse Aufgaben, wie die erste Aufstellung des Wiederaufbau-Projekts und später der Plan für die Besielung der Stadt persönlich übertragen wurden.

Der Zufall hatte es gewollt — und das erklärt diese besondere Stellung —, daß gerade am Tage des Brandbeginns die erste Eisenbahnstrecke, die Hamburg auf dem Wege nach Berlin erbaut hatte, die Strecke Hamburg-Bergedorf, eröffnet werden sollte. Lindley, der einen Teil seiner Erziehung in Wandsbek genossen hatte und trotz seiner 34 Jahre bereits in England große Erfolge aufweisen konnte, war dabei der Berater der Stadt gewesen, und diese Arbeiten hatten große Anteilnahme in Hamburg gefunden. Alle Gedanken waren auf Technik eingestellt, von ihr erwartete man die befreienden Erleuchtungen der Zukunft, und so war es ein seltsam glücklicher Augenblick, in dem Hamburg an diesen Scheideweg von alter zu neuer Zeit gestellt wurde: es war

reif für das Verständnis der technischen Aufgaben, die seiner harrten, und mit bewundernswerter Energie wurden sie angegriffen.

Die Unratsbeseitigung fand vielleicht, nach dem Maßstab der damaligen Zeit gemessen, die großartigste Lösung. Trotz heftigster Widerstände, die vor allem von den beamteten Ingenieuren ausgingen, und trotz aller Bedenken, zu deren Herbeischaffung die ganze Stadt leidenschaftlich beitrug, wurde ein Sielsystem eingeführt, das Hamburg lange vor den meisten anderen deutschen Städten die Segnungen der Schwemmkanalisation brachte. Vielleicht ist diese unsichtbare Sanierung Lindleys bedeutendste Tat.

Die Wasserversorgung wurde in einem städtischen Pumpwerk an der Elbe in Rothenburgsort zentralisiert, und man begann, das ganze Stadtgebiet und die Vororte von hier aus zu versorgen. Damit war zugleich die Vorbedingung für die neuen Schwemmsiele gegeben.

Die öffentliche Beleuchtung wurde durch eine neuerbaute Gasanstalt auf dem Grasbrook bewirkt; eine Aktiengesellschaft, die später städtisch wurde, übernahm die Versorgung für die ganze Stadt innerhalb und außerhalb der Gebäude.

Die Grundstücksverhältnisse wurden durch eine fachgemäße Vermessung festgelegt, und bestimmte Baugrundsätze zur Förderung der feuertechnischen Sicherheit wurden erlassen.

Vor allem aber wurden die technischen Maßnahmen durchgeführt, welche den Schiffsverkehr zwischen Elbe und Alster ermöglichten. Das setzte zunächst eine völlige Umgestaltung einer anderen wichtigen Versorgungsfrage der Stadt voraus, nämlich der Meherversorgung. Der Mahlbetrieb war wesentlich durch Wassermühlen besorgt, welche die Staukraft der Alster in zwei verschiedenen Höhenlagen ausnützten. Das hatte zur Folge, daß nicht nur die Schiffsverbindung zwischen Alsterbecken und Elbe unterbunden war, sondern auch, daß man das Wasser der Alster möglichst hoch stauen mußte. Jetzt wurden alle Mühlen im Laufe des Hauptwasserzuges entfernt, und eine zentrale städtische Wassermühle am Kopfende eines Nebenarmes der Kanäle, dem Bleichenfleet, angelegt, die 30 Jahre später zum städtischen Elektrizitäts-

werk emporrückte. Dadurch wurden die Vorbedingungen zu einer Schleusenanlage geschaffen, welche den bald zu gewaltiger Ausdehnung anwachsenden Güterverkehr zwischen den beiden Wasserflächen vermittelte. Was aber bei allem die Hauptsache war, liegt in einer indirekten Wirkung: die Maßnahmen hatten zur Folge, daß die ganzen Vororte Hamburgs, Harvestehude und Uhlenhorst, die früher angesichts der stets wechselnd einsetzenden Überschwemmungen unbewohnbar waren, zu gutem Bauland wurden, denn der Spiegel des nicht mehr gewaltsam gestauten Alsterbeckens wurde von plus 7,45/47 Meter auf die ständige heutige Höhenlage von plus 6,60 Meter gesenkt.

Daß solche die Grundlagen der Siedelung Hamburg berührende Fragen die Blicke auch sonst zwingend über das eigentliche Gebiet des Brandes herauslenkten, — daß aus der Verbindung von Elbe und Alster auch das Problem des Hamburger Hafens auftauchte und die große Streitfrage „Dock-Hafen oder Tide-Hafen“ ihre ersten Bearbeitungen erfuhr, sei hier nur angedeutet. Zum Glück ist sie damals nicht entschieden worden und einem Dalmann aufgespart geblieben, im Gegensatz zu den Männern jener Zeit das entscheidende Wort für den Tide-Hafen zu sprechen.

Alle diese Dinge, die in rascher, aber doch jahrelanger Arbeit der Lösung zugeführt wurden, mußten hier kurz angedeutet werden, um den Maßstab der Aufgabe zu kennzeichnen, um die es sich damals für Hamburgs Techniker handelte.*) Das, worauf wir vornehmlich unser Auge richten wollen, nämlich die Frage, welche äußere Form sich mit all diesen Lösungen verband und welche architektonischen Gestaltungen aus dieser Form erwachsen, gewinnt dadurch erst seine richtige Beleuchtung. Städtebauliche Dinge kann man fast immer nur zu verstehen beginnen, wenn man sie gleichsam mit Röntgenstrahlen beleuchtet, so daß unter der oberen Haut das heimliche Knochengerüst und Adersystem

*) Vergl. Hamburg und seine Bauten, Hamburg 1890, FAULWASSER Der große Brand 1842, Verlag Meißner, Hamburg, und FRITZ SCHUMACHER, Hamburgs Wohnungspolitik von 1818 bis 1919, Verlag L. Friederichsen u. Co., Hamburg.

unsichtbar mitwirkender Kräfte durchzuschimmern beginnt. Aber wie selten wird gerade dieses Gebiet so angesehen.

Nur eine dieser wirkenden Kräfte pflegt auch der Laie mit besonderer Eindringlichkeit zu betrachten: den Straßenverkehr, und das hat nicht zum wenigsten seinen Grund darin, daß seine Behandlung im Gegensatz zu den anderen technischen Maßnahmen und vor allem im Gegensatz zu den architektonischen Gesichtspunkten aus der Form, in der städtebauliche Arbeiten sich zuerst dem Auge darstellen, den geometrischen Grundrißplänen, unmittelbar auch vom Laien abgelesen werden kann. Was ein solcher Plan aber bedeutet für die architektonische Entwicklung, und gar was er bedeutet für die soziale Entwicklung, vermag nur der geübte Geist, ja vielfach nur der erfahrene Fachmann aus ihm voll zu erkennen. Daher wird es diesen Gesichtspunkten oft so schwer, sich gegenüber den leicht verständlichen Verkehrsabsichten, die sich in Straßenzügen äußern, geltend zu machen.

Für den Plan, der diese Linienführung des Verkehrs für den Wiederaufbau festlegen sollte, machte Lindley gemäß Auftrag des Senats den ersten Vorschlag, und eine hartnäckige Überlieferung hat ihn zum Vater der neuerstandenen Stadt gestempelt. Dem ist zwar in den sechziger Jahren vom Architekten Reichardt lebhaft widersprochen worden (vergl. Anm. 13), ohne daß er den wahren Sachverhalt genau darlegt, aber das hat wenig genützt, denn wenn man heute einen in Hamburger Dingen leidlich bewanderten Mann nach dem Urheber der Planung des neuen Hamburg fragt, wird einem, sofern man überhaupt eine Antwort bekommt, der Name Lindley entgegentönen.

II. Lindleys Plan.

Wenn wir Lindleys Plan (Abb. 3) betrachten und dabei nicht an das, was wir jetzt kennen, sondern an das denken, was damals eben verschwunden war und allen noch als selbstverständliches Bild vor dem Bewußtsein schwebte, so muß

man zunächst eines hervorheben: die Unerschrockenheit, mit der Lindley die Aufgabe anfaßte.

Diese Selbständigkeit gegenüber dem Vergangenen war durchaus nicht etwas Selbstverständliches; im Gegenteil, es pflegt sich nach psychologisch völlig begreiflichen Gesetzen in ähnlicher Lage, wie sie hier bestand, unweigerlich zu wiederholen, daß der Wunsch und der Versuch, vom Verschwundenen möglichst viel wiedererstehen zu sehen, die Stunde regiert. Das blieb damals auch in Hamburg nicht aus, und die Stimmung, die nach dieser Seite neigt, blickt uns noch heute aus einem Plane entgegen, den ein führender Hamburger Architekt dieser Zeit veröffentlichte (Abb. 4). Aus lauter Pietät kommt der Verfasser zu einem kleinlichen, zerfetzten Gebilde; weder die alten, charaktervollen Züge sind darin bewahrt, noch sind neue hereingekommen, noch treten klare Verkehrslinien zu Tage, und das ist nicht ein zufälliges Mißlingen, sondern aus der betreffenden Schrift erfahren wir, daß der Verfasser „mehr darauf gesehen habe, das Bestehende so viel wie möglich zu erhalten, als durch großartige Anlagen das zu zerstören, was noch übrig ist“ (FRIEDRICH STAMMANN, Skizze zum Wiederaufbau des abgebrannten Teiles Hamburgs. In Kommission von Perthes, Besser u. Mauke 1842).

Deutlich hört man den Ton des Schlagwortes einer Partei daraus heraus, einer Partei des vermeintlichen „Heimatschutzes“, die, wie dieser Plan zeigt, damals der wirklichen Aufgabe gegenüber sehr gefährlich hätte werden können, zumal sie zugleich mit dem wirkungsvollen Einwand arbeitete, weshalb man eines Engländers bedürfe, um eine solche Heimat- aufgabe zu lösen.

Dieser Einwand klingt auch unserem Ohre heute sehr begreiflich, und doch müssen wir uns sagen, wenn wir uns kühl über alle Gefühle stellen: vielleicht war es damals ein besonderes Glück, daß ein außenstehender, mit den völlig begreiflichen sentimentalischen Gefühlen des historisch empfindenden Bürgers nicht belasteter Mann, zuerst an diese Aufgabe trat. Jene erste Notiz aus London, die beinahe humoristisch anmutet, wenn sie in die Mitteilung ausklingt, Lindley habe sich einen Abdruck des Planes verschrieben,

„welchen nach dem großen Brande von London Sir Christopher Wren für den Aufbau dieser Metropole entworfen“, weist in Wahrheit auf einen Punkt von höchster Bedeutung. Wren, der berühmte Schöpfer der St. Pauls Cathedrale, hat bekanntlich das Zeugnis eines genialen Schöpferwillens und nicht minder genialen verkehrstechnischen Weitblicks in diesem Plane zum Wiederaufbau Londons niedergelegt. Da man in erster Linie den Schöpferwillen, der immer der Allgemeinheit als etwas Verdächtiges erscheint, gesehen haben wird und deshalb den praktischen Weitblick nicht erkannte, ist er von seiner Zeit nur zum kleinsten Teile befolgt worden. Man hat aber in späteren Jahrhunderten bußfertig anerkannt, daß die Stadt durch dieses Unterlassen Millionen über Millionen preisgegeben hat. Diese lehrreiche städtebauliche Erfahrung konnte man damals eigentlich nur an diesem Londoner Beispiel haben. Lindley steckte sie im Blute, und so hat zwar nicht der künstlerische, aber doch ein Teil des selbständig-rücksichtslosen Geistes von Christopher Wren unsichtbar mahnend damals mit über Hamburgs Neuentwicklung geschwebt.

Wenn wir Lindleys Plan im einzelnen kritisch betrachten, so sehen wir bald, — künstlerische Gesichtspunkte haben den Verfasser nicht nennenswert belastet; er wird nur von praktischen Fragen und insbesondere von Fragen des Verkehrs geleitet (vergl. Anm. 1). Dabei nimmt er begreiflicherweise die neue Börse, die wie durch ein Wunder mitten zwischen den Trümmern der Stadt unverletzt stehen geblieben war, zum Mittelpunkt seiner Gestaltung, und zwar wörtlich, denn er stellt sie frei mitten auf einen neuen Platz, der von Rathaus und Verwaltungsgebäuden flankiert wird. In die Gegend dieses Platzes führt er drei sich radial in die Vorstadt verzweigende, durchgehende Straßenzüge: als meist betonten den Zug Johannisstraße, Zuchthausstraße, Holzdam (jetzt Hermannstraße, Ferdinandstraße), der schlank weitergeführt wird am Ufer der Außenalster, — dann als zweiten den Zug Rosenstraße, der in der Richtung der Langenreihe in die Vorstadt St. Georg weitergeht, — als dritten die Rathausstraße, die an den Zug der vom Brande verschonten Steinstraße anknüpft und so in

die Gegend des Steintores weiterleitet. Endlich bereitet er einen vierten, zum damaligen Bahnhof führenden Ausfallsweg vor, der an den Zug der unversehrt gebliebenen Kleinen Bäckerstraße, Schopenstehl und Niedernstraße anknüpft. Das war ein klares Verkehrsprogramm. Daß später noch ein Strahl in diesem Fächer dringend nötig werden würde, die heutige Mönckebergstraße, konnte man zu jener Zeit noch nicht wissen, und doch ist es für den Rückwärtsschauenden ganz interessant zu sehen, daß schon damals von anderer Seite ein Hauptstraßenzug vorgeschlagen wurde, der ganz genau mit dem Gedanken der Mönckebergstraße übereinstimmt. Der Londoner Ingenieur Holmes, der Hamburg berührte, übersandte am 13. Juli 1842 aus seinem Hotel dem Rate einen Plan, in dem von der Mündung des damaligen Steintors aus an Jacobi- und Petri-Kirche vorbei eine breite Prunkstraße zum jetzigen Rathausplatze führt. Der Gedanke lag auf dem Papier nicht fern, aber er setzte voraus, einen großen Baublock, den das Feuer völlig verschont hatte, nunmehr vom Straßenbauer abreißen zu lassen, und das wagte selbst Lindley nicht, wenn er vor dem Ruinenfelde stand, das sich da vor ihm ausdehnte. Der Fremde, der vielleicht im Hinblick auf Lindley dachte, man brauchte nur aus London zu kommen, um Hamburg wieder aufbauen zu dürfen, hat vergebens darauf gewartet, daß man von seinem Angebot, sich weiter mit ihm in Verbindung zu setzen, Gebrauch machte. Sein Plan verlockte im übrigen auch keineswegs dazu.

Konnte man also diese Zukunftsstraße von dem damaligen Städtebauer aus begrifflichen Gründen nicht verlangen, so vermochte man wohl bereits zu erkennen, daß das ganze Bündel des Verkehrs, das durch die Fächerstraßen an einem Punkte in der Nähe der Börse gesammelt wurde, nur einen einzigen weiteren Abfluß hatte: den Großen Burstah, der an seinem anderen Ende wieder das Verkehrsbündel Graskeller, Rödingsmarkt aufnimmt. Lindley hat nicht die Folge daraus gezogen, daß der Burstah breiter sein müßte, als die einzelnen Bündel-Straßen, er hat ihm vielmehr noch etwas geringere Ausmaße zgedacht, als der Großen Johannisstraße und der Rathausstraße. Offenbar hat er auf eine Entlastung durch

den Durchbruch zur Deichstraße, den er vorschlägt, und durch den breit angelegten Zug Mönkedamm-Schauenburgerstraße gerechnet, der auf der anderen Seite in glatter Richtung das Staatsbautenzentrum einfaßt. Zu diesem Zweck bildet er den Schnittpunkt von Rosenstraße und Großer Johannisstraße zu einem Knotenpunkt aus, der gleichsam in die breite Bahn des verlängerten Jungfernstiegs herüberführt. Von hier aus konnte man allenfalls die Große Johannisstraße und den Burstah umgehen. Deutlich ist das aber nicht zum Vorschein gekommen.

Als Ausmaß für diese Straßen wählte Lindley die drei Breiten von 17 Metern, 14,3 Metern und 11,5 Metern. Wenn wir sie heute als zu gering erkennen für die Verkehrsansprüche des Kernes einer Millionenstadt, so dürfen wir daraus für Lindley nicht ohne weiteres einen Vorwurf ableiten. Damals konnte man von einer Entwicklung, wie wir sie erlebt haben, keine Vorstellung besitzen; schon diese Breiten erschienen den Zeitgenossen vielfach übertrieben und fanden an zahlreichen Stellen Widerspruch. Deshalb scheint mir für die Beurteilung maßgebend zu sein, daß Lindley der siegreiche Vertreter der größten Breiten gewesen ist, mit denen sich damals die Phantasie überhaupt zu befreunden vermochte.

Woran dagegen die Kritik mit Recht ihr Urteil anlegen kann, ist die Frage, ob die Abstufungen der Breiten untereinander und die Führung der Adern einem klaren Gedanken entsprachen, und wenn wir das mit dem Maßstab später eingetretener Nöte messen, so muß man zwar gelten lassen, daß der Große Burstah in seiner Bedeutung nicht richtig erkannt wurde, — im übrigen aber muß man mit in Rechnung stellen, daß die Verkehrsgedanken, die in diesem ersten Vorschlage Lindleys zu Tage traten, bei der Weiterausbildung des Planes an manchen Stellen verwischt sind. Zwei dieser Verkehrsstrahlen sind später umgestaltet: der Zusammenhang zwischen Schopenstahl und Börse ist durch die spätere Führung der Schauenburgerstraße gänzlich ungelöst geblieben, und der Rosenstraße wurde dadurch, daß man sie an der Petri-Kirche endigen ließ, der Charakter einer zur Lebensader der Vorstadt herausführenden Ausfallstraße wesentlich genommen. Auch

der dritten großen Lindleyschen Ader ZuchthausstraÙe-Holzdamm verminderte man die klare Bedeutung, als man sie nicht zur Außenalster weiterführte, sondern im GlockengieÙerwall ausmündend ließ. Daß dafür der neugeschaffene Alsterdamm zur Außenalster weiterführte, war kein Ersatz, weil er sich wieder am Rathausmarkt totläuft. So liegt es nicht an Lindleys ursprünglichen Vorschlägen, daß eine gewisse Unbestimmtheit in die spätere Ausführung der vierfachen Parallelen: Alsterdamm, Ferdinandstraße, Raboisen, Rosenstraße gekommen ist. Diejenigen dieser Straßen, die sich nach St. Georg fortsetzen, laufen im Stadt-Zentrum nicht weiter, und diejenigen, die im Stadt-Zentrum weiterlaufen, setzen sich nach St. Georg nicht fort. Das hatte Lindley ursprünglich nicht beabsichtigt.

Auch die Entlastung des Großen Burstah durch die Verbindung vom Börsenplatz über den Hopfenmarkt zur Deichstraße verschwand später, ohne daß der Große Burstah, der nunmehr allen Hafenverkehr durch den Rödingsmarkt leiten mußte, verändert worden ist. Kurz, wenn man nach nichts Anderem, als nach den großen Verkehrszusammenhängen fragt, so hat Lindleys erster Vorschlag der wirklichen späteren Ausführung gegenüber gewisse Eigentümlichkeiten, die einseitig von diesem Standpunkte aus gesehen ihre Vorzüge haben.

Hat man das hervorgehoben, so ist damit aber auch alles gesagt, was man zum Lobe dieser Arbeit vorzubringen vermag.

Wenn diese glatten Verkehrszüge später wieder verschwanden, so ist das nicht aus zufälliger Unachtsamkeit geschehen, sondern die Tatsache weist uns auf den Punkt, an dem die tödliche Schwäche dieses ersten Planes lag: die Verkehrszüge waren ganz gut und schön, aber die Art, wie sie erreicht waren, erweist sich vom Standpunkt architektonischen Gestaltens betrachtet als völlig unhaltbar. Stellt man sich vor, so etwas hätte in der Tat verwirklicht werden können, so muß den Architekten ein blasser Schrecken befallen. Man muß sich nur einmal genauer ansehen, welch trauriges Gemengsel schlechtgeschnittener Blöcke durch die Durchführung der

Großen Johannisstraße zur Deichstraße am Hopfenmarkt entstand, welche ungestaltbaren Blöcke der Durchbruch zur Großen Bäckerstraße mit sich brachte, und vor allem welche grotesken, halbrunden Platz die Durchführung der Rosenstraße am Schnittpunkt mit der Großen Johannisstraße hervorruft: sieben Straßenlöcher laufen hier in lauter ungleichen Gebäudekeilen an einem Punkte zusammen. Daß das nicht so bleiben konnte, leuchtet jedem Architekten ein.

Man sieht nicht nur an diesen Punkten, daß Lindley für die besonderen Aufgaben städtebaulicher Massengliederung kein angeborenes Empfinden besaß. Betrachtet man seinen Plan mit den Augen des gestaltenden Künstlers, so kann man nur kritische Bemerkungen machen.

Um ganz gerecht zu sein, muß man Lindley noch zweierlei zum Guten anrechnen. Das Erste ist die Art, wie er das alte Alstertor in seinen Plan übernimmt, indem er hier von der Alster aus durch einen breiten Platz, der sich allmählich einengt, einen schön abgestuften Durchblick nach dem Pferdemarkt und der Jakobi-Kirche schafft. Aber er hat das nicht bewußt getan; der breite Platz entsteht nicht aus städtebaulichen, sondern nur aus feuertechnischen Gründen, er soll dienen um bei Brandgefahr bequem zum Wasser der Alster gelangen zu können. Das Zweite ist der Vorschlag, auch auf der dritten Seite des Beckens der Binnenalster, die vor dem Brande die Kulissen eines bunten Häusergewirrs unmittelbar aus dem Wasser aufsteigen sah, einen Damm als Promenade vor die Häuser zu schütten. Damit wird die Behandlung der Binnenalster als klare Einheit im Stadtgefüge angebahnt. Aber auch das geschah wesentlich aus den gleichen praktischen Gründen, die dazu führten, das große Wasserbecken, das früher an der Stelle des jetzigen Rathausplatzes bestand, in festen Grund zu verwandeln, nämlich um den Schutt des Brandes auf bequeme Art loswerden zu können (vergl. Anm. 2). Künstlerische Absichten haben kaum mitgespielt, denn für das architektonische Wesen dieser Einheit des Alster-Bassins, für den neuen Raum, denes hier zu bildengalt, zeigt sich noch nicht das entscheidende Verständnis; sonst würde Lindley nicht die Linie der Promenade als weichen, charakterlosen Kranz um die Wasser-

fläche gezogen haben. Die konkaven, kaum bebaubaren Eck-Baublöcke verraten, daß dem Zeichner nicht eine Raumvorstellung vorschwebte, als er diese Form niederschrieb. Wäre man darüber noch im Zweifel, so würde die Behandlung der Wand des Alten Jungfernstieges dafür den deutlichsten Beweis erbringen. Diese Wand war vor dem Brande zwar malerisch bewegt, aber doch im wesentlichen geschlossen. Lindley schneidet sie unbedenklich in zahllose Löcher entzwei: nicht weniger als zwei breite Wasserstraßen und sechs Straßenöffnungen münden seitlich in den Alten Jungfernstieg und zerreißen seine Häuserfläche in kümmerliche architektonische Fetzen. Einähnlicher Mangel an Verständnis für das Bedürfnis nach raumschließender Platzwand zeigt sich noch einmal am Pferdemarkt, so daß es nicht allein der Zwang erstrebenswerter Verkehrszüge ist, was zu den räumlich mangelhaften Baublock-Lösungen führte. Lindleys Sinn war nicht beherrscht von räumlichen Vorstellungen, er sah nur Straßen.

Daß unter diesen Umständen die monumentalen Platzgebilde, in denen architektonischer Geist angestrebt wird, der Kritik nicht standhalten können, braucht man kaum mehr zu erläutern. Bei der Umgestaltung des Bezirks der Nikolai-Kirche zeigt sich allerdings der alte Mut des Zupackens, denn die frühere Lage der Kirche wird vermutlich vor allem dem Straßendurchbruch zu Liebe ohne weiteres preisgegeben. Aber die Art, wie statt dessen einem Zentralbau die Stelle in der Mitte eines zufälligen rundlichen Raumüberbleibselns angewiesen wird, zeigt den völligen Mangel an raumschöpferischem Gefühl. Was Lindley vollends in Form eines Staatsbautenplatzes als architektonischen Mittelpunkt der Stadt zu schaffen beabsichtigt, dieses naive Gebilde, dem durch die Lage der Börse jede Raumwirkung von vornherein abgeschnitten wird, kann man nur eine höchst unglückliche und phantasielose Verlegenheitslösung nennen. Von künstlerischen Absichten ist in dem ganzen Plane nicht die leiseste Spur.

Man sieht, man tut Lindley, dessen ingenieurtechnische Bedeutung groß genug ist, um einen hohen kritischen Maßstab vertragen zu können, kein Unrecht an, wenn man sagt,

sein Verdienst liegt nur darin, die Gedankengänge des neuen Gestaltens in die nötigen freien, vom kleinlichen, sentimentalen Gestrüpp gesäuberten Bahnen gebracht zu haben. Im übrigen aber war sein Plan eine gefährliche Dilettantenarbeit. Wäre das, was er vorschlug, so ausgeführt, so wäre das ein unbeschreibliches bauliches Unglück geworden (vergl. Anm. 3).

Und nun stehen wir vor einer seltsamen Frage. In Wahrheit ist etwas entstanden, von dem LICHTWARK sagt: „Der neue Stadtkern, den Hamburg sich damals geschaffen, ist vom Standpunkt der heutigen Einsicht ganz einfach eine klassische Leistung; ich wüßte nicht, daß um dieselbe Zeit in Europa etwas Bedeutenderes geschaffen wurde, selbst in Paris nicht“ (Jahrbuch der Gesellschaft Hamburgischer Kunstfreunde 1911). Und doch ist dieser Lindleysche Plan damals von der „Technischen Kommission“ einstimmig zur Ausführung empfohlen worden. Das Gutachten ist von Männern wie Chateauneuf, Wimmel und Klees-Wülbern unterschrieben, ja es trägt seltsamerweise sogar die Unterschrift Gottfried Sempers. Dieses Votum wurde von der Regierung niemals abgelehnt und der Lindleysche Entwurf ist in vielen hundert Exemplaren als Plan des Wiederaufbaues verbreitet worden.

Wie erklärt sich diese merkwürdige Verzauberung von einem Vorschlag, behaftet mit allen typischen Mängeln städtebaulicher Unkultur zu einem künstlerischen Gebilde? Hier scheint eine anonyme Zeugung vor sich gegangen zu sein, die zunächst etwas Unheimliches hat, denn es gibt kein unpersönliches Entstehen in künstlerischen Dingen. Wo sitzen also die persönlichen Kräfte?

Die Frage ist gar nicht so einfach zu beantworten, aber mir scheint, wenn man die Sprache vergilbter Zeichnungen und altmodiger Protokolle richtig zu verstehen weiß, tritt die Antwort doch allmählich deutlich zu Tage.

III. Sempers Gegenvorschlag.

Zunächst stützen wir mit Recht, wenn wir unter diesem fragwürdigen Plane auf den großen Namen Gottfried Sempers stoßen. Semper war zwar in Hamburg-Altona geboren (1803), aber er wirkte nicht etwa in seiner Vaterstadt, sondern stand in Dresden mitten in einer großartigen und ruhmvollen Tätigkeit. Daß er in Hamburg auftauchte, braucht uns nicht zu verwundern; die Kunde vom Hamburger Brand bewegte damals alle Gebildeten, und so ist es begreiflich, daß der temperamentvolle Mann nicht ruhig bei seiner Arbeit blieb. Er sah das Unglück der Brandstätte, sah zugleich das neue Unglück, das in Lindleys Plan drohte, und machte sofort eine Skizze, in der er seine Gedanken über den Wiederaufbau niederlegte. Die schickte er dem Senat. Der Senat aber verwies den Plan und seinen Verfasser an seine „Technische Kommission“. Und so war Semper in der Tat vom 21. bis 27. Mai in fünf Sitzungen Mitglied dieser Kommission. „Sie bezeugte“, so heißt es im Protokoll vom 21. Mai, „einstimmig unter herzlicher Bewillkommnung des den meisten Mitgliedern persönlich befreundeten Herrn Professors ihren Dank für die Veranlassung dieses Zusammentretens mit dem Verfasser eines vielleicht von dem in Deliberation befindlichen Plan abweichenden Entwurfes, in der Überzeugung, daß dadurch einem empfindlichen Zeitverluste vorgebeugt werde, welcher mit dem späteren Hervortreten abweichender, möglicherweise höheren Ortes Anklang findender Ideen verknüpft gewesen sein würde.“

Man hört deutlich neben dem „Dank“ den Ton der Besorgnis anklingen, daß hier eine fremde Hand die bisherigen Kreise stören könnte.

Sempers Ideen waren nun allerdings vollkommen abweichend von dem „in Deliberation befindlichen Plane“ (vergl. Anm. 4). Zunächst wendet er sich gegen die reißbrettmäßige Führung der Straßen; er nennt sie „ein modernes System, wonach den Straßen und Quartieren der Stadt jede Abwechslung geraubt wird.“ Was er meint, führt er näher aus mit den Worten: „Wenn zwei oder mehrere Punkte durch Straßen verbunden

werden sollen, ist es der Natur gemäß, die gerade Richtung zu wählen, sobald kein Hindernis, dessen Beseitigung Schwierigkeiten macht oder einem wichtigen Zweck zuwiderläuft, im Wege steht. Es wäre unverständlich und lächerlich, aus pedantischer Absichtlichkeit, um irgend eine malerische Wirkung zu erzwingen, in solchen Fällen von der schnurgeraden Richtung abzuweichen. . . . Wo wirklich schwer zu bekämpfende Hindernisse eintreten, soll man sich fügen, man soll das Werk dem Ort und den Umständen anpassen“.

Nicht romantische Ansichten führen Semper, wie wir sehen, zu dieser seiner Stellungnahme; man hört den erfahrenen architektonischen Künstler sprechen, der weiß, daß sich erst aus dem Ringen mit dem Gegebenen Lebendiges zeugen läßt. „Es fehlt Hamburg an Straßen von hinreichender Breite, an geräumigen Plätzen und an soliden Brücken“, sagt er und entwickelt im einzelnen die Linienzüge, die er für die wichtigsten hält, wobei er vor allen Dingen den Zug betont, der vom Großen Burstah zur Großen Johannisstraße führt und sich hier in jene beiden Radien spaltet, die heute durch die Rathausstraße und durch die Hermannstraße eingeleitet werden.

Weit mehr jedoch als durch seine Worte sagte er durch den Plan, in dem er seine Gedanken vorführte (Abb. 5). Die Rücksicht erlaubte ihm nicht klar auszusprechen: dem Lindleyschen Plane fehlt der künstlerische Zug. Semper bewegt sich deshalb, um seine Korrekturen der architektonisch bedenklichen Blockbildungen und Straßen-Zuschnitts zu rechtfertigen, in etwas abstrakten Betrachtungen, die nicht immer ganz überzeugend wirken. Völlig überzeugend aber zeigt sein Plan, was er künstlerisch anstrebt. Nicht der natürliche Fluß der Straßen und die besseren Blockbildungen, so wichtig sie an sich sind, sind dabei die Hauptsache — sie werden vor allen Dingen durch die neue Führung der Rosenstraße erreicht —, die Hauptsache ist, daß er zuerst die künstlerischen Möglichkeiten erkennt, die in der Ausbildung dieses neuen Stadtkernes mit seinen Staatsgebäuden, Plätzen und Kirchen liegen, und an diese Höhepunkte der Aufgabe, die bisher so nebenbei ihre Form miterhalten

hatten, mit dem Sinn des geborenen Städtebauers und mit geistig geschauten Absichten herantritt.

Was ihm dabei vorschwebte, war etwas sehr Schönes; es sind zwei Platzgebilde von seltener Großartigkeit. Das eine entwickelt sich um die Nikolai-Kirche. Auch Semper will sie nicht am alten Platze aufbauen, er öffnet vielmehr an der Stelle, wo sie einst stand, den Großen Burstah und schiebt hier einen länglichen Marktplatz bis zum Wasser durch. Nach dem Burstah hin wird dieser Platz durch zwei gleichartige Markthallen eingefasst, nahe am Wasser erhebt sich der Zentralbau der neuen Kirche. Die Art, wie hier alle Elemente, der konkave Straßenzug, der Wasserarm, die Kirche und die Marktgebäude, miteinander verbunden sind, ist meisterhaft. Ein Platz wäre hier entstanden, der nicht nur an sich von seltener Schönheit der Anlage ist, sondern der auch, ohne dabei irgendwelche Verkehrsbeziehungen der Straßenzüge ungelöst zu lassen, mit ungewöhnlicher Lebendigkeit in das Gefüge der Lebensadern der Stadt eingreift. Denn das ist ein wichtiges Moment bei solchen Anlagen: während die jetzige Platzgestaltung trotz großen Raumaufwandes eine Nebenrolle in den Eindrücken der Stadt spielt, wäre hier eine Wirkung ersten Ranges entstanden, und die Dumpfheit der Stimmung, an der diese Stelle der Stadt leidet, wäre mit einem Schläge zur Festlichkeit umgestempelt worden.

Das andere Platzgefüge knüpft natürlich an die Börse an. Semper empfindet sofort richtig, daß man den bestehenden Bau mit weiteren architektonischen Gliedern irgendwie fassen muß, und aus diesem Gefühl heraus entwickelt er sein leitendes Motiv: ersetzt ihn mit der Achse der neuen Promenade am Alster-Bassin in eine großartige innere Beziehung. In dieser mit meisterlichem Instinkt sofort erfüllten Achse, von der Lindley nichts gesehen hat, entwickelt er eine organische Raumfolge, die mit einem offenen Platz an der Alster beginnt, sich in einem System von festlichen, hofartigen Innenplätzen in wohlabgemessener Steigerung fortsetzt und mit einem halboval ausgebuchteten Platz auf der anderen Seite der Börse endet. Hier wollte er das Rathaus hinlegen, während in den Trakten, welche den dem Verkehr entzogenen Platz

umgeben, Gerichts-, Verwaltungs- und Bank-Betriebe untergebracht werden sollten. Im Erdgeschoß aber wollte er hinter Laubengängen vermietbare Räume, Läden, Kontore und Cafés, gewinnen.

Dieses architektonische Motiv eines monumentalen Forums mit vorgelagerten kleinen Plätzen beherrschte Semper augenscheinlich ganz, so daß er darüber das Problem des Alsterbeckens, überhaupt das Problem, welches das Wasser an dieser Stelle der Stadt stellt, einstweilen außer Acht läßt; er übersieht es nicht so vollkommen, wie Lindley das getan hat, aber der Kern dieser Frage bleibt doch bei ihm noch unberührt. Er betrachtet das Wasser gleichsam als offene Weite, es ist ihm nur das Widerspiel des Landes, ohne daß er auf den Gedanken kommt, es selber als etwas Gestaltbares zu behandeln.

Es ist leicht zu sehen, daß das, was Sempers Geist beschäftigt, Erinnerungen sind aus Venedig: — Bauten am Wasser, Arkaden und stille, große Plätze, die abgesondert vom Gewühl der Stadt wie riesige, offene Säle wirken und sich in fein abgewogenen Größengegensätzen steigern. Das ist eine Vorstellung, die ihn nicht allein beherrscht hat. Es ist merkwürdig, daß der Gedanke „Markusplatz“, wie wir sehen werden, unsichtbar als ideale Forderung auf dieser Kerngestaltung Hamburgs ruht. Wenn man die alten Briefe durchblättert, die damals unmittelbar nach der Katastrophe voll guter Ratschläge von allen Seiten über die Baudeputation niederregneten, stößt man auch auf ein Blatt, das „Patriotische Phantasie“ überschrieben ist und die Unterschrift Karl Sievekings trägt (ohne Datum). Unter den Forderungen, die darin aufgestellt werden, heißt es unter 4: „Ein nur für Fußgänger durch Passagen zugängliches Forum nach der Art des Markusplatzes. Rund um dasselbe sämtliche öffentliche Gebäude, das Rathaus, die Gerichte mit Inbegriff der Präturen, die Patriotische Gesellschaft mit den verschiedenen Vereinen, Arkaden wie unter den Prokuratien in Venedig. Börse und Bank würden eine Seite dieses Forums einnehmen, für welches der Johannisplatz sich eignet.“*)

*) Abgedruckt in „Die Geschichte des Hammerhofes“ Teil II, S. 133.

Ist es nicht, als ob Semper spräche? Was hier der Phantasie eines Kunstfreundes vorschwebte, hat sein schneller Geist ebenfalls gesehen und hat es sogleich in großgedachte feste Formen zu bannen gewußt.

Als dieses Projekt im Schoße der Kommission auftauchte, scheint es einigen Schrecken erregt zu haben, den Schrecken, den energische künstlerische Forderungen meist zu erregen pflegen. Man wagt sich nicht sogleich an eine Stellungnahme, sondern man überweist es zunächst dem Protokollführer der Kommission, dem Wasserbaudirektor Hübbe zur Begutachtung. Um zu sehen, von welchen Gesichtspunkten dieser die Aufgabe in einem langen Schriftstück auffaßt, genügt der Satz: „Wir alle wissen es ja ohnehin, daß nichts leichter ist, als zu einem gegebenen Plan Abänderungen in Vorschlag zu bringen, für welche auf den ersten Blick Manches zu sprechen scheint. Allein ebenso bekannt ist es einem jeden, der sich mit ähnlichen Entwürfen beschäftigt hat, daß solche Änderungen Konsequenzen nach sich zu ziehen pflegen, welche das bei ihrer Proponierung gedachte Maß weit überschreiten.“ Damit war der architektonische Teil der Vorschläge abgetan, und Hübbe lenkt auf sein Lieblingsthema, die Frage der Expropriation über und bewegt sich hier in breiten, allgemeinen Auseinandersetzungen. Ähnlich erging es den Anregungen bei der Beratung in der Sitzung des 24. Mai. Das Protokoll berichtet vielsagend von den entgegengesetzten Meinungen über den Nikolai-Kirchplatz, man sei übereingekommen, „daß dieser Gegenstand sich nicht zur Abstimmung eigne“, und von dem Staatsbauten-Platz heißt es: „Die Diskussion hierüber führte zu keinem entscheidenden Resultat, indem für jeden der Vorschläge sich manches Gewichtige anführen läßt, sowie auch bei jedem derselben Bedenken erhoben werden können.“

Es war nicht schwer zu sehen, daß man sich um eine bündige Stellungnahme oder gar um eine Aufnahme der Semperschen Vorschläge herumdrücken wollte, und als Semper am 27. Mai noch einen Vorstoß machte, indem er seine Vorschläge in einer zeichnerisch genauer durchgeführten Form — es ist der Plan, den wir zeigen, — der Kommission

unterbreitete, wurde beschlossen, diesen Plan „behufs näherer Erörterung und Berücksichtigung bei den späteren Unterhandlungen zu Protokoll zu nehmen, für jetzt aber zur Verlesung des Entwurfes des Gutachtens über den Lindleyschen Plan zu schreiten.“ Das war unverhüllt, was man ein „Begräbnis erster Klasse“ zu nennen pflegt. Nachdem es vollzogen war, beriet man ruhig an dem Lindleyschen Plane weiter, an dem jedes Mitglied der Kommission inzwischen ein bischen geschoben und gefeilt hatte.

Semper muß in einen schweren inneren Zwiespalt gekommen sein; sollte er sich in offenen Gegensatz zum Gutachten der Kommission stellen? Dieses Gutachten berührte doch auch zahlreiche Punkte, in denen er völlig mit seinen Kollegen übereinstimmte (vergl. Anm. 5). Dazu drängte die Zeit. Er entschloß sich daher zu einem Mittelweg: er gab, „um einem ihm künftig zu machenden gerechten Vorwurf, in einer so wichtigen Sache sich nicht entschieden ausgesprochen zu haben, vorzubeugen“, ein vom 28. Mai datiertes „Promemoria“ zu Protokoll, in dem er ausführte, worin er mit dem Lindleyschen Plan nicht übereinstimmte (vergl. Anm. 6). Liest man dieses Schriftstück, so fühlt man deutlich, daß Semper die Hauptsache darin nicht sagen konnte. Wohl kann der Vertreter der Verkehrs- und Ingenieur-Interessen in ähnlichen Lagen laut rufen: „ich habe bessere Verbindungen und vorteilhaftere Einrichtungen als du, dein Plan ist unpraktisch!“ — aber es ist sehr schwer, daß ein Künstler sich hinstellt und sagt: „ich habe eine bessere künstlerische Schöpfung gemacht als du, dein Plan ist unkünstlerisch.“ — Ist es eine überflüssige Gewohnheit, oder ist es ein feines, inneres Recht, daß man das nur von Anderen sagen lassen kann und selber stumm bleiben muß, wenn sie es nicht sehen?

So umschrieb Semper denn augenscheinlich, wie das in solchen Lagen zu geschehen pflegt, seine Gefühlsbedenken mit zahlreichen kleinen Bemerkungen aus dem Reiche der Tatsächlichkeiten, verließ sich im übrigen auf das, was sein Plan erzählt, und setzte seinen Namen unter ausdrücklichem Hinweis auf dieses sein Sondergutachten mit unter die Reihe der Gutachter der Lindleyschen Arbeit. Es heißt im Original:

„Gottfried Semper unter Bezugnahme auf seine ad VIII gegebene Erklärung.“ Als der Plan später lithographiert wurde, trennte man ihn von dem Schriftstück des Gutachtens, dessen Beilage er nur gewesen war, und er bekam so ein ganz unbeabsichtigtes selbständiges Dasein. Der Vorbehalt, unter dem Semper ihm nur seine Unterschrift gegeben hatte, verschwand dadurch, und es kommt der zuerst ganz unbegreifliche und völlig irreführende Zustand zu Tage, daß Sempers Name wie eine Bekräftigung ausgerechnet unter dem gleichen Plane steht, den er durch ein Gegenprojekt mit aller Kraft zu bekämpfen suchte (vergl. Anm. 7).

So stehen wir denn am Schlusse dieses bewegten ersten Aktes vor einer ganz seltsamen Situation. In Hamburg hatten sich zwei Pläne miteinander gemessen: ein ausgesprochen einseitiger Ingenieur-Plan und ein in seiner Art ebenfalls einseitiger Architekten-Plan. Der Versuch, sie miteinander zu vermählen, war gänzlich mißglückt; es wirkt, wenn man den Weiterverlauf der Dinge kennt, wie ein Stück höhnischen Humors, daß das einzige, was Lindley von Sempers Anregungen in seinen Plan übernahm, darin bestand, daß er, unter unveränderter Beibehaltung der eigenen verfehlten Platzanlage, seine Nikolai-Kirche aus der Form eines Längsbaues in die Form jenes Zentralbaues umwandelte, der Semper noch so viele Enttäuschungen bringen sollte.

Von diesen beiden entgegengesetzten Plänen lebte eigentlich nur noch der eine, den anderen hatte man kunstvoll begraben. Aber noch mehr: auch in dem Architekten-Plan sehen wir auf den ersten Blick noch nicht viel von der Lösung jenes eigentümlichen Problems, das dem jetzigen Stadtkern seine charakteristische Bedeutung gibt, der Beziehung von Wasserräumen zu einander und der Doppelbeziehung dieser Wasserräume zu Landräumen. Der Schlüssel, um sie zu einem untrennbaren Gefüge zu machen, der in der Behandlung der Kleinen Alster liegt, ist auch hinter den Kulissen noch nicht gefunden.

Es scheint also, als ob man der Antwort auf die Frage, wie denn eigentlich das Wunder dieser Umschöpfung des städte-

baulich unerträglichen Lindleyschen Planes zu einer Meisterleistung zu erklären ist, in keiner Weise näher gekommen wäre.

In Wahrheit hat man aber doch bereits den entscheidenden Punkt berührt. Die Tatsache, daß diese Umformung trotz aller scheinbaren Verriegelung doch vor sich ging, verdanken wir schließlich niemand anderem, als eben Semper, — für die Art, wie sie vor sich ging, haben wir neben ihm noch anderen Geistern zu danken.

IV. Das Auftreten Chateaufeuers.

Semper war am 28. Mai endgültig nach Dresden zurückgereist und sein Plan war begraben. Aber es liegt ein gewisser Trost darin, daß große künstlerische Anregungen, auch wenn sie begraben sind, darum noch nicht tot zu sein brauchen. Wenn sie Kraft genug besitzen, so beginnen sie zu geistern. So war es auch hier: der Geist des begrabenen Planes fing an leise umzugehen, und unvermerkt, ja vielleicht ohne daß die Überlebenden sich ganz klar darüber waren, ließ er bald hier, bald da etwas von seinem nur künstlich zurückgestauten Lebensblut in das Adersystem des blutlosen anderen Planes herüberfließen.

Daß für die „Technische Kommission“ die Bewegungsfreiheit, die dafür nötig war, eintrat, lag daran, daß ihr Werk nunmehr in eine „Rats- und Bürger-Deputation“ kam, die über den Vorschlag zu beschließen hatte. Diese begann ihrerseits Fragen zu stellen. Eine ihrer vornehmsten Sorgen mußte sein, die Dinge möglichst schnell an einzelnen Punkten für das Einsetzen einer neuen Bautätigkeit reif zu machen, ohne dadurch der künstlerischen Weiterentwicklung zu präjudizieren. Das war am ehesten möglich, wo die Grundlinien des Alten einigermaßen beibehalten wurden und man vor verwickelten Enteignungen und Umlegungen sicher war. Und so tauchte mit Recht als eine der hauptsächlichsten Fragen das auf, was der Leiter dieser Deputation, Syndikus Banks, in einem Schreiben in die Worte faßte: „zu untersuchen,

ob und wie weit in einzelnen Quartieren eine sich dem bisherigen Gassen-Alignement mehr annähernde Art der Disposition, als solche in dem vorgelegten Haupt-Bauplan angenommen ist, zweckmäßig oder zulässig erscheinen möchte.“

Wäre man gleich von diesem Gesichtspunkte bei Aufstellung des Planes ausgegangen, so wäre das wahrscheinlich ein großer Unsegen geworden, wie Stammanns Versuch erweist. Jetzt aber, wo gewisse derbe Grundzüge durch Lindleys Rücksichtslosigkeit gesichert waren, konnte diese Blickrichtung sehr nützlich werden. Durch sie wurde wohl oder übel ein Teil der Fragen neu aufgerührt, die Semper angeschnitten hatte. Alles, was er über eine weniger rücksichtslose Art der Straßenführung und ihr Anpassen an das Gegebene vorgebracht hatte, wurde wieder aktuell. Aber nicht nur das. Als man sich vor der Notwendigkeit neuer Versuche befand, da wachte plötzlich etwas viel Wichtigeres im Kreise der Kommission auf. Sie hatte bisher immer nur gewagt, an Lindleys Plan mit Worten herumzubessern; Semper hatte gezeigt, daß man über diese Dinge eigentlich nur mit dem Stifte reden kann, und so gaben denn die beiden technischen Oberbeamten Wimmel und Heinrich am 22. Juni eine Erklärung zu Protokoll: „es sei ihre Meinung, daß wir [d. h. die Mitglieder der Kommission] mit Eintragung einzelner Modifikationen in den vorliegenden Plan nicht zu einem gedeihlichen Resultate gelangten, sie glaubten, daß es zweckmäßig sei, in einer Kommission einen Plan neu zu bearbeiten, zu dem jedes Mitglied seine Ideen mitteilen könne, und der, lediglich von der Kommission ausgehend, keines einzelnen Mitgliedes Namen tragen müßte.“ Damit legten sie einen eigenen Plan vor, den sie „für sich, und um sich selber die Sache besser zu veranschaulichen, schon vor einiger Zeit begonnen“ (vergl. Anm. 8). Es klingt, als stände man vor einer ganz neuen Entdeckung. In Wahrheit begann Sempers Beispiel, das man eigentlich gründlich übelgenommen hatte, zu wirken. Damit war viel gewonnen. Man war die Fessel eines an vielen Stellen unverbesserbaren Planes los.

Wenn man nun diesen neuen Wimmel- und Heinrichschen Plan, dessen schließliche Fassung sich in einem Blatt des

Staatsarchivs nachweisen läßt, welches das Datum des 26. Juni trägt, betrachtet (Abb. 6), so findet man zunächst mit Staunen, daß eine ganze Reihe seiner bemerkenswertesten Neuerungen in Vorschlägen besteht, die sich vom Semperschen Plane stillschweigend eingeschlichen haben. Die Behandlung der Kleinen Alster, vor allem die Führung der Rosenstraße zur Petri-Kirche und alle die maßgebenden Änderungen, die sich zum Vorteil der Baublöcke daraus ergeben, sind genau den Semperschen Vorschlägen entsprechend. Durch diese Umgestaltung der Straßenführung verschwanden einige der schlimmsten Blockgestaltungen Lindleys endgültig aus den weiteren Planungen. Aber es ist nicht nur das, was Semper hier nachträglich erreicht. So wenig im ersten Augenblick seinen künstlerischen Vorschlägen Rechnung getragen zu sein scheint, auch ein ganz wichtiges Moment aus seinen architektonischen Absichten wird durch den Plan zum Gemeingut der Weiterarbeit: die Art der Achsenbeziehung zwischen der neuen Alsterstraße und der Börse.

Man kann Wimmel und Heinrich das Verdienst zusprechen, diesen Punkt dadurch sogar noch stärker unterstrichen zu haben, daß sie es sind, welche den neuen Alsterdamm als Fahrstraße auszubilden vorschlagen, wodurch man der organischen Lösung der Frage des Alsterbeckens, ohne es zu merken, einen Schritt näher kommt. Als Grund wird lediglich der geldliche Vorteil neuer Bauplatz-Fronten angeführt. Abgesehen von diesem Punkte bringt der Plan keine eigenen neuen Gedanken, die fruchtbar geworden sind. In der Gestaltung des Nikolai-Kirchen-Viertels, wo vorübergehend die alte Baustelle der Kirche gehalten wird, und in der Gestaltung des Staatsbauten-Platzes tritt kein Fortschritt ein.

So schwächlich der ganze Plan aber auch als architektonische Leistung sein mag, so wichtig ist er in seiner Art im Räderwerk der Weiterentwicklung, und ohne ihn kann man die Wendung, welche die Dinge schließlich nehmen, nicht verstehen.

Dafür, daß diese Form noch nicht zur Wirklichkeit kristallisiert, sorgt glücklicherweise wieder die „Rats- und

Bürger-Deputation“, sie stellt eine ganze Reihe neuer Fragen und Forderungen. Diese beziehen sich zwar nicht auf die Punkte, die uns heute als architektonisch entscheidend erscheinen, sondern entspringen mehr technischen und praktischen Überlegungen, aber sie halten doch die Dinge ständig im Fluß. Und nun sehen wir, wie bei jeder neuen Forderung ein neuer Kämpfe mit einem Plan hervortritt: Klees-Wülbern übernahm zunächst die Bearbeitung, neben ihm tritt dann Hübbe aus eigenem Antrieb mit einer Lösung auf, die kräftig abgefertigt wird (vergl. Anm. 9). Aber auch die Arbeit Wülberns, von der ich keine Spuren habe nachweisen können, scheint keinen großen Eindruck hervorgerufen zu haben. Die Deputation ersucht wiederum um neue Bearbeitungen, und nun heißt es am 27. Juli: „Da keine speziellen Sachen zur Beratung weiter vorlagen, so wurde der Bauplan im allgemeinen in den Punkten besprochen, über welche man sich noch nicht hatte einigen können, und legte Herr de Chateauneuf seine Ideen hierüber in einem nach großem Maßstabe aufgetragenen Plane vor.“

Chateauneuf beginnt sich zu regen.

Damit tritt ein neuer Künstler großen Formats handelnd hervor (vergl. Anm. 10). Aber die Art, wie er in die Dinge eingriff, ist nicht so leicht zu überblicken, wie das Auftreten Sempers. Sie ist deshalb bisher völlig im Unklaren geblieben, und wir können uns auch nur dadurch einigermaßen ein Bild davon machen, daß wir aus den versprengten Protokollnotizen der verschiedenen beratenden Körperschaften und den zufälligen Resten einiger Zeichnungen Beziehungen herzustellen suchen, die uns in seine persönliche Anteilnahme an den Zwischenstufen des Werdens der großen Planung hineinzublitzeln erlauben. Chateauneuf ist seit dem 6. Juni der Vorsitzende der Kommission; aber gerade das mag ihn bis dahin gehemmt haben, als Schaffender hervorzutreten.

Nicht nur sehen wir aus den Protokollen, daß ihn infolge dieses Amtes ständig zahlreiche Einzelfragen mannigfachster Art in Anspruch nehmen, es lagen bisher auch immer bestimmte Pläne vor, bald von Lindley, bald von Semper, bald von Wimmel, bald von Wülbern oder Hübbe, die er als Vor-

sitzender objektiv zur Verhandlung bringen mußte. Jetzt war die Bahn für ihn frei. Sie hatten alle gesprochen.

Trotz des farblosen Tonfalls der Protokolle gewinnt man den deutlichen Eindruck, daß Sempers Auftreten in dieser Angelegenheit Chateaufeuf von vornherein lästig war. Man braucht beispielsweise nur die trockene Notiz zu finden: „Herr de Chateaufeuf verlas einen Auszug eines an Herrn Hübbe gerichteten Schreibens des Herrn Professor Semper vom 11. Juli, die künftigen Baupolizeigesetze betreffend, mit denen er sich nicht einverstanden erklärte“ — so hört man allerlei Nebentöne mitschwingen (vergl. Anm. 11). Um so interessanter ist es, daß der Zufall uns ein eigentümliches Zeugnis hinterlassen hat für den großen Eindruck, den ihm jenes erste künstlerische Plaidoyer gemacht haben muß, mit dem Semper am 21. Mai seinen monumentalen Forum-Gedanken vor der Kommission entwickelte. Im Hamburger Archiv befindet sich ein flüchtiges Blatt, das man im ersten Augenblick für jene allererste Skizze halten könnte, die Semper bei dieser Gelegenheit vorlegte (Abb. 7). Es gleicht dem uns erhaltenen Semperschen Plane, in dem er am 26. Mai seinen Vorschlag etwas genauer ausarbeitet, zwar nicht in allen Einzelheiten, aber seinem Wesen und seinen Gedanken nach ist es ganz auffällig verwandt. Diese erste Skizze ist das Blatt aber nicht, sondern es datiert vom 25. Mai und es trägt nicht nur ein Datum, sondern auch eine Namenschiffre: das Zeichen A. de Ch. Wüßten wir nicht aus dem Protokoll, was Semper in jener ersten Sitzung an Hand seiner ersten Skizze vorgebracht hat, so vermöchte sogar der Gedanke aufzutauchen, daß Chateaufeuf die Absichten, die Semper am 26. Mai zu Papier brachte, bereits vor ihm gehabt hat, und man müßte in Zweifel geraten, welchem der beiden Meister denn eigentlich die Priorität dieser Gestaltung zuzusprechen ist.

So aber sieht man, es ist ein Blatt, in dem sich Chateaufeuf gleichsam über Sempers Ideen Rechenschaft gibt; sie verfolgen ihn, und aus dem geistigen Bild heraus, das in ihm zurückgeblieben ist, modelt er skizzierend an ihnen herum. Was auch ihm dabei unklar als Ideal-Bild vorschwebt, verrät ein Wort, das er in den kleineren der Plätze geschrieben:

„Piazzetta“. Sempers Vorstellung vom „Markusplatz“ hat ihn ergriffen, und welchen Künstler sollte dieser Gedanke nicht packen und zum Gestalten anregen?

Dieser Gedanke beginnt jetzt, wo Chateauf sich an die Zeichnung eines Planes macht, wieder zu geistern und kommt nicht eher zur Ruhe, als bis er in dem, was heute ausgeführt vor uns steht, seine Verwirklichung findet.

Nun ist es aber nicht etwa so, daß Chateauf da, wo er selber eingreift, sich für die Verwirklichung des Semperschen Gedankens einsetzt, nein im Gegenteil, er sucht augenscheinlich krampfhaft sich durch Lösungen anderer Art von dem Einfluß des mächtigen Vorbildes frei zu halten. Und wenn ihm das auch schließlich, wie wir sehen werden, nicht eigentlich gelingt, so entspringt doch aus diesem Bemühen nach Selbständigkeit schließlich die eigenartige Gedankenverbindung, die das Endergebnis der wirklichen Lösung darstellt.

Die Art, wie das vor sich gegangen ist, scheint im einzelnen ungewöhnlich verwickelt gewesen zu sein.

Der erste Plan, der aus der beginnenden Tätigkeit Chateaufs im Schoße der „Technischen Kommission“ heranreife und mit dem Datum des 3. August der Deputation übergeben wurde, konnte im Archiv neu aufgefunden werden (vergl. Anm. 12).

Man sieht aus seiner Wiedergabe in Abb. 8, daß hier das Rathaus nicht mehr am Adolphsplatz liegt, sondern, wie es im Protokoll vom 3. August heißt: es „ist alignierend mit der neuen Börse gestellt, die Hauptfassade gegen einen Platz, an der Großen Johannisstraße gekehrt, mit einer Gartenterrasse gegen die Alte Wall-Straße. Dieser am Wasser gegenüber sind die Gerichtslokale plaziert“. Ferner ist die Straße, aus der schließlich die Alsterarkaden wurden, — der „Voglerswall“ — „in tunlichster Beibehaltung der alten Ufer-Grenze zum Quai gemacht und demselben gegenüber ein Quai angelegt, wodurch ein weiter Blick vom Jungfernstieg in die innere Stadt mit ihren Staatsgebäuden eröffnet ist.“

Zum ersten Male klingt hier der Gedankengang an, der den künstlerischen Kernpunkt dessen berührt, was es zu schaffen galt: einen Organismus, der Alsterbecken und Staatsbauten-

Platz in eine künstlerische Beziehung bringt. Zum ersten Male wird der Wasserarm der Kleinen Alster als Mittel zur Lösung dieser Aufgabe benutzt.

Darin liegt die entscheidende Bedeutung des Planes vom 3. August, denn bisher ist diese Rolle der Kleinen Alster noch nirgends erkannt, weder bei Lindley, noch bei Wimmel, noch auch bei Semper. Die Art allerdings, wie diese Rolle zunächst aufgefaßt wird, ist vom eigentlichen Ziele noch weit entfernt, denn in dem Plane schließt das Rathaus den Einblick in den an der Großen Johannisstraße gebildeten Platz ganz ab; seine Rückseite, durch eine Gartenterrasse belebt, steht in der Häuserwand des Altenwalls, und die gegenüberliegende Häuserwand am Wasser bilden die Gerichtsgebäude. Man sieht also gleichsam in eine Straße mit Staatsgebäuden hinein.

Bei den Vorberatungen dieses Planes in der Bausektion der „Rats- und Bürger-Deputation“ tauchten nun gerade wegen der Frage des Staatsbauten-Platzes die mannigfachsten Bedenken auf, die zu allerlei neuen Versuchen führten, und wir erfahren aus dem Protokoll der „Rats- und Bürger-Deputation“, die diesen Punkt am 10. August beriet, die interessante Tatsache, die merkwürdigerweise aus den Protokollen der „Technischen Kommission“ gar nicht hervorgeht, daß sich Chateaufeuf während dieser Erörterungen von den Anschauungen der Mehrheit der „Technischen Kommission“, die im Plan vom 3. August zur Geltung kommen, trennt und einen eigenen Vorschlag weiterverfolgt. Es heißt hier bezüglich des Staatsbauten-Platzes: „Die Deputation hielt die Sache für zu wichtig, um darüber schon jetzt eine bestimmte Entscheidung zu fassen, zumal die vorliegenden Pläne von Chateaufeuf und der „Technischen Kommission“ nur einen sehr geteilten Beifall fanden, von denen ersterer die öffentlichen Gebäude an die Kleine Alster gelegt wissen will, während die „Technische Kommission“ zu diesem Zweck den Platz hinter der neuen Börse vorschlägt.“

Chateaufeuf hatte also neuerdings einen Sondervorschlag ausgearbeitet und bei dieser verwickelten Sachlage würde unser Entwicklungsgang an diesem Punkte in einsilbigen

Protokollnotizen ziemlich traurig versanden, wenn ich nicht glaubte, in einem undatierten und nicht unterzeichneten Blatt des Staatsarchivs eine Handzeichnung Chateaufeu's nachweisen zu können, in der uns die Grundzüge seiner Gedanken anschaulich erhalten sind. Es mag eine in der Kommission vorgelegte Studie sein (Abb. 9).

In dem Blatte ist Altes und Neues übereinander gezeichnet, so daß es unübersichtlich geworden ist, ich habe deshalb in Abb. 9a das uns hier interessierende Mittelstück herausgepaust und etwas deutlicher dargestellt, zugleich aber auch den Gegenvorschlag der „Technischen Kommission“ in Abb. 8a im gleichen Maßstabe danebengestellt.

Wir sehen aus dieser Gegenüberstellung, wie der Gedanke, den die Kommission für die Lage des Rathauses verfolgt, eine rechte Zerrissenheit in allen Anordnungen und ein ziemliches Gedränge von Bauten ohne eigentlich ausschlaggebende architektonische Wirkung ergibt. Chateaufeu's Plan sieht schon beim ersten Anblick wesentlich klarer aus. Auch er verlegt, wie die von seiner Hand in den Originalplan geschriebenen Worte „Rathaus“ und „Einbeck'sches Haus“ zeigen, das Rathaus vom Adolphsplatz hinweg, aber sein Ziel ist dabei ein ganz anderes. Er wollte durch das Zurückschieben des Rathauses ans Wasser einerseits im Zug der Semperschen Achse einen großen, in sich geschlossenen forumartigen Platz — ähnlich dem alten Semperschen Ideal — erzielen, andererseits aber den Einblick in den Wasserarm der Kleinen Alster mit bewußter künstlerischer Absicht ausbauen. Das Rathaus, mit einer Gartenterrasse malerisch zum Wasser überführt, läßt den Blick frei auf das Gerichtsgebäude, in dem die schönen alten Formen des abgebrannten Einbeck'schen Hauses zu neuem Leben erstehen sollten.

Es ist ein freundlicher Zufall, daß im künstlerischen Nachlaß von Chateaufeu, dessen Schätze in der Bibliothek der „Patriotischen Gesellschaft“ noch der Bearbeitung harren, eine nicht weiter bezeichnete Aquarellskizze zu finden ist, in der ich die bildliche Ergänzung zu diesem Plane erkennen möchte (Abb. 10). Im Vordergrund sieht man das schön gefaßte Becken der Kleinen Alster und blickt dann in die

wirkungsvoll abgestuften Kulissen dieser Staatsbauten-Gruppe, die sich aus dem Wasser des Kanals erhebt. Das Blatt bestätigt die Bestimmung unseres Planes als eines Entwurfs von Chateauneuf, so daß diese beiden, an verschiedenen Stellen ruhenden Zeichnungen das bisher ganz dunkle Bild dessen, was dieser Künstler bei der wichtigen Entwicklung von Hamburgs städtebaulichem Kunstwerk verfolgt hat, deutlich beleuchten. Was ihm vorschwebt, ist ein monumental geschlossenes Platzbild und ein malerisch gestaffeltes Wasserbild. Beide Bilder haben ihren besonderen Reiz. Noch bleiben sie ganz voneinander getrennt, und es fehlt jener höhere Zusammenhang, der eines aus dem anderen in organischer Raumfolge entwickelt, aber das Problem, auf das es ankommt, ist doch berührt.

Die „Technische Kommission“ steht diesem Versuch Chateauneufs ablehnend gegenüber. Sie bleibt beim alten Plane „in Anbetracht, daß durch die Stellung des Rathauses am Fleete der eine Hauptstraßenzug gänzlich unterbrochen und dieses Emplacement nur durch ein größeres Opfer an den wertvollsten Bauplätzen am Kanal zu erreichen“ (Protokoll vom 5. August), und auch einen neuen Versuch Wimmels, die Staatsbauten wieder nach dem Adolphsplatz zu verlegen, vermag sie nicht als Verbesserung zu erkennen (Protokoll vom 10. August), so daß jetzt drei verschiedene Vorschläge gegeneinander stehen, von denen nur derjenige Chateauneufs die künstlerische Ausnützung des Wassers als deutliches Ziel zeigt.

Da nimmt es kein Wunder, daß der Leiter der Verhandlungen, Syndikus Banks, den Mut verliert und am 11. August schreibt: „Es bleibt mithin nichts übrig, als den Gesamt-raum zwischen Scheelengang, Große Johannisstraße und der fortgesetzten Königstraße weiß zu lassen und mit den Worten ‚künftiger Disposition vorbehalten‘ zu bezeichnen.“ Aber noch am gleichen Tage erhält Chateauneuf ein zweites Schreiben von Banks, das mit den Worten beginnt: „Es ist überaus wünschenswert, daß rücksichtlich der öffentlichen Gebäude ein bestimmter Beschluß vor der Vorlegung des Planes gefaßt und diese Aufgabe nicht als eine anderweitigen

Vorschlägen von Architekten vorbehalten bezeichnet werde, wie es bis jetzt die Deputation zu tun sich gezwungen sieht. Es ist zur Sprache gekommen, ob man nicht durch Arkaden ein hinter der Börse zu errichtendes Gebäude mit der Börse verbinden, zur Korn- und Schiffer-Börse benutzen und zugleich so erbauen könnte, daß nunmehr ein freier Platz dem Ansehen der Börse nicht schade, vielmehr das Gebäude, an das sich so große Erinnerungen knüpfen, hebe. Aus allen bisherigen Diskussionen zeigt sich, daß es die Verlegung des Rathauses ist, die uns in alle Verlegenheiten bringt, wenn sie gleich eine schöne Disposition über den Mönkedamm nach sich gezogen hat.“

Darauf übernahm es Chateaufeu am 12. August nochmals, einen neuen Plan fertigzustellen, und nun tut er den entscheidenden Schritt: er nimmt sein parallel zur Kleinen Alster gerichtetes Rathaus und schwenkt es um 90 Grad in die Sempersche Achse hinein. Auf dieser Grundlage wird — ebenfalls im Sinne Sempers — zwischen Rathaus und Börse ein kleiner festlich abgeschlossener Platz ausgebildet. Das ergibt eine Planung, die von der Kommission einstimmig genehmigt und mit einer Erklärung weitergegeben wird, in der es unter anderem heißt: „Das neu zu erbauende Rathaus und Regierungsgebäude in ähnlicher Stellung, wie solches schon auf dem Plan der Kommission vom 3. August angegeben, jedoch mit seiner Hauptfassade gegen Nordost an einem der Bestimmung und dem Charakter des Gebäudes angemessenen großen freien Platz belegen, läßt zwischen sich und der Börse einen kleineren freien Platz, welcher letzterer, sowie die Seitenstraße, an der Börse dem geräuschvollen Verkehr und der Wagenpassage unzugänglich, mit Arkaden versehen, sowohl abgesondert, als auch mit der Börse in Verbindung gebracht, als spätere Erweiterung der Börsen-Lokalitäten zweckmäßigst benutzt werden können. Vor der Börse bliebe dann der bisherige Raum, der noch bedeutend an Brauchbarkeit und Regelmäßigkeit durch die auf die Mitte der Börse zutreffende Quaianlage des neuen Mönkedamms gewinnen wird. Für den wichtigen Platz in Front des Rathauses schlägt die Kom-

mission eine Ausdehnung von 300 bei 500 Fuß vor, welche Räumlichkeit, wenn auch an und für sich bedeutend, doch gewiß schon dadurch [sich] rechtfertigt, daß es wünschenswert scheinen muß, in dem künftigen Mittelpunkt des ganzen bürgerlichen und kaufmännischen öffentlichen Leben und Treiben des Staates wenigstens einen öffentlichen Platz zu haben, der sich denen anderer Städte würdig an die Seite stellt.“

Dieser Plan wird schon am 15. August von der „Rats- und Bürger-Deputation“ und am 1. September als endgültiger Plan des Wiederaufbaues durch Rat- und Bürger-Beschluß angenommen (vergl. Anm. 13).

Wenn wir die Zeichnung betrachten, in der er damals niedergelegt ist (Abb. 11), so sehen wir, das Wesentliche der Neuerung dem früheren Plan gegenüber besteht darin, daß das Rathaus in die alte Sempersche Entwicklungs-Achse der Monumentalbauten einschwenkt, statt seitlich von ihr errichtet zu werden; die Grundzüge der heutigen Gestaltung sind damit endlich geboren.

Zwar ist das Becken der Kleinen Alster statt von den Arkaden noch von einer langweiligen Straße begleitet, und seine Form ist unklar verschwommen, aber die Zufallslinie des alten Voglerswalls, die hier im vorangehenden Plane noch zu sehen war, ist doch schon zu Gunsten einer klaren Richtung aufgegeben, und das Becken ist bereits durch seine größere Breite vor dem Kanal gebührend hervorgehoben. In der Art und Weise aber, wie Börse und Rathaus sich, einen stillen Hof umschließend, verbinden, ist nicht nur das Schema des heute Bestehenden gegeben, sondern wir sehen auch deutlich, wie hier in zusammengeschoberer Form nichts anderes, als Gedanke und Auffassung des Semperschen Forum-Motives doch endlich siegreich das Feld behaupten. Durch alle möglichen Variationen versuchten die Architekten um diesen Grundgedanken herumzukommen, schließlich mußte Chateaufeuers doch auf ihn zurückgreifen.

Es war der alte Gedanke, aber er war zu etwas Neuem geworden dadurch, daß er jetzt in Verbindung gebracht wurde mit dem Motiv jenes Wasserraumes der Kleinen Alster,

das erst Chateauneuf als Mittel erkannte, um vom großen Alster-Bassin aus den Einblick in die repräsentativen Bauanlagen der Stadt und umgekehrt von der Stadt aus den Ausblick auf die freundliche Weite des Wassers für den Reigen der künstlerischen Eindrücke auszuwerten.

Wenn LICHTWARK von diesem Platzgebilde spricht (Jahrbuch der Gesellschaft Hamburger Kunstfreunde, 1911), sagt er: „Das Gesamtbild der Kleinen Alster ist als Raumkunstwerk etwa der Piazzetta in Venedig zu vergleichen, nur, daß in der Mitte das Wasserbecken liegt. Beide sind an zwei Seiten fest geschlossen. Wie die Piazzetta nach der Lagune, öffnet sich der Raum der Kleinen Alster nach der Binnenalster, und wo auf der Piazzetta der Turm von San Marco den Blick auffängt und dadurch den Platz abschließt, steht an der Kleinen Alster das Haus, dessen Fassade die Stirnseite des Blocks vom Altenwall bildet. Der Reiz der Wirkung beruht bei beiden Plätzen auf dem Gegensatz fester seitlicher Einschließung und freundlicher Ausblicke, die doch die Geschlossenheit nicht stören.“

Und in der Tat, der Markusplatz, den Sieveking in seiner „Patriotischen Phantasie“ für Hamburg forderte, und der Semper bei seinem großgedachten Vorschlag für den Wiederaufbau der Stadt vorschwebte, er ist schließlich wirklich entstanden. Das Charakteristische dieses venezianischen Platzgebildes liegt nicht allein in dem Öffnen zu einer Wasserfläche, der Geschlossenheit der Wände und dem Abschluß vom Verkehr, sondern das eigentlich Wesentliche wird von LICHTWARK nicht berührt: es liegt in der Art, wie zwei Plätze hakenförmig ineinandergreifen. Auf dieser Winkelform, bei der sich erst der kleinere Platzschenkel zu freiem Ausblick öffnet, beruht der Reiz des Einblicks und Ausblicks und das Kunststück, Geschlossenheit und Überraschung miteinander zu verbinden. Unter allen Städten der Welt kenne ich diese eigentümliche Form nur in Venedig und in Hamburg (siehe die Gegenüberstellung der beiden schematisch gezeichneten Plätze Abb. 112a u. 112b.) Diese räumliche Kernform des venezianischen Platz-Gedankens hat der Markusplatz-Sucher Semper in seinem Entwurf nicht gestaltet, erst Chateauneuf bringt sie

bei der letzten Umformung in die Anlage herein, und es ist interessant zu sehen, daß weder ihm noch Semper dieser entscheidende Schritt in der Markusplatz-Frage bewußt geworden ist. Das eigentlich Künstlerische ist also nicht etwa einer Idee zu Liebe nachgeahmt, sondern es ist unter harten Wehen neu geboren.

V. Chateauneuf und Semper.

Die Wahrheit dieser Behauptung beweist uns ein eigentümliches, psychologisch höchst merkwürdiges Nachspiel, in das die ganze dramatische Entwicklungskette dieser städtebaulichen Meisterleistung ausklingt. Als Chateauneuf am 29. August Semper den reif gewordenen Plan übersandte (vergl. Anm. 14), antwortete dieser darauf mit einem Protest in Form einer Zeichnung. Wir können sie unschwer in zwei nicht signierten Blättern des Archivs erkennen (Abb. 12 und 13). Und was sagt dieser Protest? Er sagt nichts anderes als: Versäumt doch nicht die Gelegenheit, einen neuen Markusplatz zu machen! Semper zaubert in einer perspektivischen Skizze ein Bild hervor, das alle künstlerischen Requisiten dem venezianischen Vorbilde entlehnt: in der Ecke des Alsterbeckens schafft er eine Platzerweiterung, an der in der Achse des Alsterdamms das Rathaus als Dogenpalast liegt, und der Gefahr, daß es gegenüber der geraden Flucht des Jungfernstieges unangenehm in die Ecke geschoben wird, sucht er dadurch zu begegnen, daß er am Kanalbett der Kleinen Alster das neue Wasserwerk als einen mächtigen Markus-Turm errichtet. Die venezianischen Erinnerungen dringen überall in absichtlicher Betonung durch.

Nach dem Ton zu urteilen, in dem dieses Projekt im Protokoll vom 27. September 1842 gemaßregelt wird, scheint es Chateauneuf sehr ergrimmt zu haben. Besonders interessant dabei aber ist, wenn er zum Schluß sagt: „Was endlich die begleitenden flüchtigen Skizzen wegen der architektonischen Anordnung der Gebäude in diesem Winkel des Alster-Bassins anbetrifft, so konnte sich die Ansicht der Kommission der

Natur der Sache nach nur im allgemeinen dahin aussprechen, daß eine derartige Anpassung des Markusplatzes in Venedig (wie die Skizzen sie zeigen) an die ganz heterogenen Verhältnisse und Bedürfnisse Hamburgs gelinde ausgedrückt sehr bedenklich schienen (vergl. Anm. 15).

Es liegt ein eigentümlicher Humor darin, daß gerade der Mann gegen den Gedanken vom Markusplatz in Hamburg protestiert, der ihn in Wahrheit verwirklicht, und der Mann gegen seine wahre Verwirklichung protestiert, der ihm in heißem Bemühen auf weniger gangbaren Wegen als Ideal nachstrebt. So verstehen sich oft gerade diejenigen nicht, die am engsten nebeneinanderstehen, und wenn jeder von ihnen wie hier ein ganzer, heißempfindender Künstler ist, so ist das eigentlich ebenso verständlich, wie daß zwei Männer nicht Freund sein können, wenn sie die gleiche Frau lieben. Der am gleichen Orte mit ihr lebt, wird schließlich siegen; das hat Semper an Hamburg erfahren müssen. Sein Verhältnis zu dieser Stadt ist das einer unglücklichen Liebe; ob er gleich unter dem Einfluß seiner Nebenbuhlerschlecht genug behandelt wird, er bringt der Geliebten immer aufs neue kostbare Geschenke dar. Mit einigen schmückt sie sich lässig, — andere verbraucht sie achtlos, — und das schönste, das Nikolai-Kirchen-Projekt, läßt sie ahnungslos in den Staub sinken. Das Bißchen aber, womit sie sich geschmückt hat, ist köstlich genug, um dem künstlerischen Geist, dem es entstammt, dauernd dankbar zu bleiben.

Denn das haben, glaube ich, die Untersuchungen darüber, wie aus Lindleys kunstleerem Plane ein Meisterwerk wurde, gezeigt: ohne Semper wäre das Kunstwerk dieser Anlage nie das geworden, was es jetzt ist. In einen ursprünglich toten Körper, der alle möglichen Eigenschaften, aber kein Herz besaß, legte er einen Keim, der allmählich als Herz in ihn hereingewachsen ist. Mag sich auch noch so vieles gegenüber seinem ersten Wurf geändert haben, sein Geist durchdringt doch noch das Ganze. Aber es waren zwei Sämänner, die hier ihre Saat ineinanderwarfen. Auch Chateaufeuf vermögen wir uns nicht hinwegzudenken, wenn wir das Werk als Ganzes betrachten. Und so können

wir denn vielleicht am richtigsten von einem Elternpaare sprechen, wobei Semper die Rolle des Vaters zukommt, während Chateaufeuf mit treuer Geduld den Keim mütterlich austrägt und ihm Form und Reife verleiht.

Für die Beurteilung dieses Doppel-Verhältnisses ist es nicht unwichtig, das Schicksal der zweiten großen städtebaulichen Monumental-Aufgabe zu betrachten, welche der Wiederaufbau mit sich brachte: die Gestaltung des Bezirkes der Nikolai-Kirche. Während sich für die Petri-Kirche und auch für den dritten Kirchenbau, der dem Brande zum Opfer fiel, die Gertrudenkapelle, die Verhältnisse ziemlich einfach gestalteten, da man eigentlich nie mit etwas Anderem, als mit ihrem Aufbau in alter Form rechnete, entstand bei der Nikolai-Kirche durch die bald erkannte Unmöglichkeit, die alten Fundamente wieder zu verwerten, ein völlig neues Problem für den ganzen Teil der Stadt, den dieser Bau beherrschte.

In seiner letzten Protest-Zeichnung (Abb. 12) behält Semper den ersten Gedanken, den er für die Lösung dieser Aufgabe brachte (vgl. Abb. 5), im wesentlichen bei. Nur schiebt er die Kirche näher an den Burstah heran, so daß der Hauptarm des Marktes sich am Wasser entwickelt, was wohl dem erhobenen Einwand begegnen soll, daß es lästig sei, die Marktwaren vom Anlegeplatz erst um die Kirche herum tragen zu müssen. Er hätte ruhig bei der alten, ersten Fassung bleiben können, denn sie ist städtebaulich ausgezeichnet.

Bei der Weiterentwicklung der Aufgabe in der Kommission wird nun der Sempersche Gedankeneinschlag völlig ausgeschaltet, und nachdem Wimmel eine kurze Zeit durch die Beibehaltung der alten Kirchenlage (Abb. 6) eine an sich nicht unschöne, aber sehr unwirtschaftliche Art vorschlägt, um das hier Entstehende mit dem Leben der Stadt zu verbinden, behaupten die Absichten völlig das Feld, die Chateaufeuf im Plan von 15. August (Abb. 11) niederlegt und die zwar nicht wörtlich, aber doch dem Sinne nach zur Ausführung gelangten.

Daß er alle anderen Vorschläge leicht aus dem Felde schlägt, ist kein Wunder, denn es ist der Gewinn wertvoller Baublöcke

am Burstah, was er für seine Absichten anzuführen vermag. Es ist ja kein Zweifel, daß diese Gestaltung Chateauneufs ein wesentlicher Fortschritt gegenüber den Absichten Lindleys war. Dieser schnitt die Form der St. Nikolai-Halbinsel einfach wie einen Brotlaib in Streifen auf (Abb. 3), während Chateauneuf sie gleichsam aushöhlte (vergl. Anm. 16). Dadurch entstand wenigstens ein Raum, und dieser Raum, für sich allein betrachtet, würde auch zu künstlerischen Bedenken kaum einen Anlaß geben. Was hier fehlt, ist etwas Anderes, es ist der städtebauliche Zusammenhang dieses Raumes mit den führenden Linienzügen der Stadt. Ein maßgebender Eindruck hätte für das Lebenssystem Hamburgs gewonnen werden können; statt dessen wird dieser Eindruck von der Hauptader abgeschnürt, seitlich eingekapselt und als Wirkungselement in der Physiognomie der Stadt beinahe außer Kurs gesetzt. Das ist eine jener verpaßten städtebaulichen Gelegenheiten, die man nicht verschmerzen kann, wenn das Bessere rechtzeitig zur Wahl stand. Ich vermute fast, daß Chateauneuf später die Gefahr der abgelegenen Lage des Hopfenmarkt-Platzes selbst empfunden hat, denn im Dezember 1843 liegt ihm der Versuch, zwischen Burstah und Hopfenmarkt wenigstens eine Passage anzulegen, so sehr am Herzen, daß er zu dem von ihm sonst kaum benutzten Mittel eines persönlichen Schreibens an Syndikus Banks in dieser Angelegenheit greift (vergl. Anm. 17). Die Durchführung dieser Absicht ist ihm nicht gelungen, und auch eine zweite wichtige Frage des Hopfenmarktes scheiterte ihm, nachdem einmal dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit an falscher Stelle ungebührlich geopfert war. Als man sich entschlossen hatte, die Nikolai-Kirche nicht an alter Stelle wieder aufzubauen, tauchte der vortreffliche Gedanke auf, wenigstens die ehrwürdige Masse des im Feuer nur halb vernichteten Turmes als historisches Wahrzeichen in den neuen Platz, insbesondere in Verbindung mit seiner Markthalle, einzugliedern. Semper legte sich in einem höchst temperamentvollen Brief dafür ins Zeug (vergl. Anm. 18), während unter anderem Wimmel energisch abriet. Chateauneuf stimmte unter Hinweis auf die alten Beffrois, die in Brabant und

Flandern oft gerade mit Markthallen in Verbindung ständen, für die Beibehaltung, wies aber zugleich darauf hin, daß sie für die Blöcke am Burstah nicht wirtschaftlich sei. Das war nicht geeignet, den Mut der Behörden zu stärken, und so ist auch dieses Mittel ungenützt geblieben, um dem Platz erhöhtes Leben zu geben. Alles, was mit ihm in Verbindung steht, ist trotz begeisterter Hingabe bei der späteren Durchführung trocken und leblos geblieben. Der Anlage hat dreimal ein Semper gefehlt. Dieser Seitenblick in die zweite große Monumental-Aufgabe des neuen Hamburg, deren Entwicklungskurve abwärts ging, weil Sempers Einfluß ausgeschaltet wurde, bestätigt uns gleichsam indirekt, wie wichtig dieser Einfluß bei der ersten großen Aufgabe gewesen ist, wo die Kurve so deutlich nach oben geht.

VI. Die künstlerische Durchführung des Planes.

Aber es wäre falsch, wollte man deshalb Chateauneufs Verdienste zu gering einschätzen. Zumal für die Anpassung des genehmigten Planes an die Forderungen der Wirklichkeit war sein treues Mühen völlig unentbehrlich. Auch aus dem fruchtbaren städtebaulichen Grundgedanken, der in dem Plan vom 15. August festgelegt war, wäre ohne seine sorgsame Weiterarbeit niemals das geworden, was schließlich in Wahrheit entstanden ist.

Wenn wir den Blick noch einmal auf diesen Plan zurücklenken (Abb. 11), so müssen wir sagen, daß in dem Motiv der Kleinen Alster, wie er es uns zeigt, zunächst noch viel Unreifes liegt. Zwar ist schon die charakteristische Verbreiterung vorhanden, die das Becken vom Zug des Kanals loshebt, aber ein zweites, wichtiges Mittel, um es als eigenen, für sich wirkenden Raum kennzeichnen, ist noch nicht gesichert. Es ist seltsam zu verfolgen, daß sich die „Technische Kommission“ noch im Plane vom 3. August ganz ausdrücklich für die Anlage der Alsterschleuse an der Jungfernstiegbrücke ausspricht, während die Deputation sie dort, wo sie jetzt ist, haben will. Die Kommission hat also damals das

wichtige städtebauliche Moment noch nicht erkannt, das darin liegt, diesem Becken im Gegensatz zum Kanal den hochliegenden Wasserspiegel des Alster-Bassins zu geben (vergl. Anm. 19). Erst dadurch spielt es jene eigentümliche, raumverbindende Rolle zwischen Binnenalster und Rathausplatz.

Während hier die Deputation die maßgebende Anregung gab, ging der andere, für die Schönheit der Anlage entscheidende Schritt, nämlich die Verwandlung der Straße am kleinen Alsterbecken in eine Fußgänger-Arkade, ausschließlich von der „Technischen Kommission“ aus.

Schon nach Abschluß des endgültigen Planes vom 15. August arbeitete die Kommission an kleinen Abänderungen weiter, deren zeichnerisches Ergebnis wir wohl in dem im Maßstabe 1:1000 durchgeführten Blatte des Archives erkennen können, von dem in Abb. 14 ein Ausschnitt gegeben wird.

Es ist lange darüber beraten worden, ob man die Arkaden, die in diesem Blatte zum ersten Male zu sehen sind, in die Häuserfläche legen oder vor ihr vorspringen lassen wollte. Endlich entschied man sich für das Letztere, und Chateauf zusammen mit Reichardt machte eine Zeichnung, die der Deputation am 6. Oktober übersandt wurde: „Um die Arkaden von dem entfernten Standpunkte, von dem sie gesehen werden, nicht zu klein zu machen und den Läden das gehörige Licht zu verschaffen, ist angenommen, daß die Höhe der Arkaden Entresol-Wohnungen für die Ladeninhaber umfaßt. Die Decke dieser Arkaden gäbe eine vortreffliche Terrasse für die Bel-Etage. Es braucht wohl nicht erst darauf aufmerksam gemacht zu werden, wie schön sich diese Arkaden am Wasserspiegel, sowohl bei Tage, als bei abendlicher Beleuchtung von dem Innern der Stadt aus präsentieren würden.“ Diese Absichten gerieten aber, als am 6. Dezember die Lage der jetzigen Schleuse beschlossen wurde, noch einmal in lebhaft Gefahr. Syndikus Banks sieht in dem Vorspringen der Arkaden, über die er sich bereits vorher in einem langen, uns erhaltenen Briefe an Syndikus Amsinck überhaupt sehr zweifelhaft ausgesprochen hat, eine Gefahr für die Leistungsfähigkeit der Schleuse und verlangt nicht nur ihr Fortfallen, sondern zugleich auch an der gegenüberliegenden Seite des

Beckens ein Heranführen der Häuser bis an das Wasser. Da aber tritt die Kommission energisch in die Schranken. Sie setzt am 16. Dezember ihre ganzen Absichten noch einmal mit den Worten auseinander: „Oberhalb der Schleuse oder zwischen den beiden Brücken ist dem kleinen Alster-Bassin eine größere Ausdehnung gegeben und demselben an der Südost-Seite ein mit dem Rathausplatz in unmittelbarer Verbindung stehender breiter Quai zugefügt, durch welche Disposition nicht nur dem Zentrum des neuen Stadtteiles mit Rathaus und Börse würdige Umgebung und Zugang geschafft werden sollte, sondern auch von der Hauptpromenade der Stadt ein großartiger Durchblick auf die neu zu schaffenden Anlagen gewonnen wird, welche Durchsicht umgekehrt wiederum die näher und entfernter daranliegenden Grundstücke wegen der freien, schönen Aussicht über das Alster-Bassin hin bedeutend wertvoller machen wird. Was nun aber den früher projektierten, 20 Fuß breiten mit offenen Arkaden überbauten Quai längs der Nordwest-Seite des kleinen Alster-Bassins anbetrifft, so glaubt die Kommission nach reiflicher Erwägung der Gründe für und wider sich entschieden für modifizierte Beibehaltung desselben aussprechen zu müssen.“ Es wird dann auseinandergesetzt, daß „durch eine kleine, die Schönheit der Anlage nicht beeinträchtigende Änderung in der Richtung des anzulegenden Quais der zur Schleuse erforderliche Raum gar nicht berührt zu werden braucht.“ „Schließlich erlaubt sich die „Technische Kommission“ nochmals darauf aufmerksam zu machen, daß durch Anlage einer Häuserreihe an der Südost-Seite des kleinen Alster-Bassins nicht nur die Schönheit der ganzen Anlage dieser Partie völlig zerstört und der ursprüngliche Plan in seinen wesentlichen Teilen umgestoßen würde, sondern auch der beabsichtigte pekuniäre Zweck keineswegs möchte erreicht werden“ (vergl. Anm. 20).

Die kritische Zeichnung, die damals am 6. Oktober von Chateaufneuf und Reichardt vorgelegt wurde und diese ganzen Erörterungen veranlaßte, läßt sich in einem Blatt aus Chateaufneufs Nachlaß (Abb. 15) wieder erkennen. Man sieht auf

ihm noch die leichten Bleistiftstriche, mit denen die Abänderungen, die Syndikus Banks fordert (Häuserreihen an der Altenwall-Seite des kleinen Alsterbeckens) und die Abänderung, mit welcher die Kommission die Schwierigkeit bei der Schleusenbrücke lösen wollte (Ausklinkung des letzten Jochs der Arkaden), auf dem Blatte skizziert sind. Zu diesem Grundriß gehört das Fassaden-Blatt (Abb. 16), das unter den mancherlei Versuchen allein die im Grundriß dargestellte, später veränderte Austeilung der Stützen aufweist.

Daß man in der Tat die merkwürdige Lösung verfolgte, die vorgelegten Arkaden beim letzten Hause plötzlich aufhören zu lassen und das letzte Stück in die Häuserflucht hereinzuverlegen, zeigt eine mit dem 16. Februar 1843 datierte Zeichnung des Nachlasses, die diese Lösung darstellt (Abb. 17). In einem späteren Protokoll ist von dieser Zeichnung die Rede.

Damit bannte man einstweilen die Gefahr, die dem Schlüsselgedanken der ganzen städtebaulichen Anlage nachträglich drohte. Wir sehen, die Kommission hatte die bewußte Erkenntnis, daß es sich hier um den künstlerischen Kernpunkt ihres Vorschlages handelte, und sie setzte die Annahme ihrer Absichten durch.

Daß die schöne, von LICHTWARK mit Recht vielgepriesene Wassertreppe des Bassins der Kleinen Alster nicht zu den Errungenschaften dieser Kommission gehörte, zeigt der genaue Vermessungsriß, in dem dann die endgültig beschlossene Gestaltung festgelegt wurde (Abb. 18). Wenn man hier eine andere Ausbildung dieser Landungsstelle vorsieht, fühlt man erst recht, daß die runde Form, die ihr später der feinfühlige Schöpfer der Lombardsbrücke und Reesendammbrücke, der Bauinspektor Johann Heinrich Maak (gestorben 1867) gegeben hat, eigentlich den Zusammenhang zwischen dem Rathausmarkt und diesem Wasserbecken erst künstlerisch löst (vergl. Anm. 21). Daß hier nur etwas Rundes helfen konnte, hat Chateaufneuf zwar schon empfunden, wie die Skizze (Abb. 15) zeigt, aber gerade solche tastende Versuche, wie wir sie in allen diesen Anläufen für die jetzt so selbstverständlich wirkende Form des kleinen Alsterbeckens vor

uns sehen, geben den Beweis dafür, wie schwer die Kunst ist, gerade in solchen städtebaulichen Nebengestaltungen die Dinge so zu lösen, daß sie natürlich gewachsen erscheinen.

So sehen wir, wie der Sinn für das künstlerische Problem, das in der architektonischen Ausbildung dieses Wasserbeckens der Kleinen Alster lag, langsam heranreift; zuerst wird es gar nicht beachtet, dann tritt das Motiv halb unbewußt hervor, und allmählich wird es in wachsendem Maße zu einem Angelpunkt der künstlerischen Überlegungen.

Wenn wir rückblickend werten, was hier vor sich gegangen ist, so sehen wir, es handelt sich nicht etwa nur darum, daß man die zufällig umrissene große Wasserfläche, die hier an der Großen Johannisstraße vor dem Brande ein Mittelpunkt der Stadt war, mit dem Schutt der eingäscherten Bauten zuwirft und sie so kanalartig verkleinert, sondern es handelt sich um die Umformung einer Zufallsform zu einem architektonischen Gebilde. Mit einem Worte, die Wasserfläche wird als Raum entdeckt.

Und was hier mit einer gewissen Systematik vor sich geht, das sehen wir sich nun schließlich auch an dem Hauptgebilde vollziehen, das den Stadtkern Hamburgs beherrscht, dem Becken der Binnenalster.

Wir haben schon darauf hingewiesen, daß anfangs die künstlerische Aufgabe, welche die Zeit hier stellte, nicht nur nicht erkannt, sondern ihr geradezu entgegengearbeitet wurde. Was Lindley dem Alsterbecken in seinem Plane zudachte, war, architektonisch betrachtet, einerschlimmsten Verstümmelungen, die sich denken läßt. Semper ist so mit seinen beiden Architektur-Plätzen beschäftigt, daß er in seine Zeichnung das Alsterbecken gar nicht als Ganzes hereinbezieht, die beiden Ecken der Wasserfassung aber, die er zeigt, bringt er mit sicherem Gefühl sofort in eine straffe Form herein. Der Plan von Wimmel und Heinrich ist dieser Eck-Gestaltung gegenüber ein Rückschritt, und erst der Plan Chateauneufs vom 15. August gibt dem Becken selbst eine klare Raumform, wobei die Sempersche Eck-Terrasse gleichsam in den gegenüberliegenden Winkel bei der Esplanade herübergeschoben wird.

Vor allem aber sehen wir in diesem endgültigen Plane die Wand des Alten Jungfernstieges zum ersten Male in eine städtebaulich vertretbare Form gebracht. Nach langen Überlegungen ist endlich der Kopfpunkt des Bleichenkanals als Ort für die zusammengefaßte Anlage der neuen Mühlen gewählt worden. Damit wurde das verderbliche Loch geschlossen, das dieser Kanal bisher mitten in die zusammenhängende Häuserfläche des Alten Jungfernstieges zu reißen drohte. Nur noch zwei Straßen durchbrechen die Ruhe der Gebäudereihe, und erst dadurch erhält der große entscheidende Durchbruch, den nun das kleine Alsterbecken im Gegensatz zu dieser geschlossenen Wand bildet, seinen Sinn und seine Wirkung. Wäre hier nur eines von mehreren Löchern zu sehen, so würde ganz die gleiche Anlage ihre städtebauliche Bedeutung verlieren; jetzt erst leitet sie planmäßig den großen Wasserraum in das Raumgefüge der inneren Stadt über und erhebt ein willkürliches Nebeneinander von Löchern zum bewußten raunkünstlerischen System.

Damit waren auch an diesem entscheidenden Punkte des Hamburger Stadtbildes die Vorbedingungen zu einer erfreulichen Entwicklung gegeben.

In einem verwickelten Werdeprozeß war so das gestaltende Prinzip entstanden, nach dem die Stadt neu erstehen sollte. Der künstlerische Geist, der bewußt in solchem Prinzip steckt, läßt sich durch nichts völlig verwischen, in welchem Maße aber seine Absichten wirklich zur Geltung kommen, das ist etwas, was nur noch zum kleinen Teil von einem bewußt lenkenden Willen abhängig ist. Maßgebend dafür ist in weitaus überwiegendem Grade die architektonische Gesinnung, die durch die Zeit hindurchgeht, in der die wirkliche Ausführung eine städtebauliche Absicht in die Tat umsetzt.

Wenn wir uns nach den gestaltenden Kräften umsehen, die den Ausbau des städtebaulichen Planes, dessen Werden wir verfolgt haben, beeinflussen, müssen wir uns klar machen, daß das werdende Hamburg ursprünglich kein einziges Werkzeug vorfand, durch das es im Stande gewesen wäre, die Massen bewußt zu beherrschen, die sich nun als plastische

Erfüllung der mühsam erdachten Linienzüge in Form von Bauten erheben sollten: es gab keinerlei Baugesetze.

Vielleicht zeugt es in ganz besonderem Maße von dem Ernst und der Einsicht, womit die „Technische Kommission“ ihre große Aufgabe anfaßte, daß sie neben den zahllosen Fragen, die ihr oblagen, ihr Ziel nicht nur darin sah, für die Sonderzwecke des neuen Aufbaues Bestimmungen auszuarbeiten, sondern danach strebte, ein allgemeines Baupolizeigesetz für die Stadt zu schaffen. Das hat sie ganz besonders stark beschäftigt und ist ihr am wenigsten gelohnt worden, denn im Dezember 1845 wurde das Ergebnis dieser Mühen zweimal von der Behörde abgelehnt, die darin eine überflüssige Belästigung der Bauenden erblickte, in Dingen, die heute selbstverständlich sind, eine „unökonomische“ Bauweise sah und es geradezu als ein Mißtrauensvotum gegen die inzwischen vorzüglich entwickelten Löscheinrichtungen betrachtete, wenn solche strenge Bauordnung eingeführt würde.

So bestanden denn 24 Jahre lang (bis zum Baugesetz vom 3. Juli 1865) nur für den abgebrannten Stadtteil die strengeren Vorschriften, welche die Kommission vorgeschrieben hatte. Auch sie sind im wesentlichen dem Gesichtspunkt der Feuergefahr entflohen, denn der Brandschreck saß allen Hamburgern noch in den Gliedern. Massive Außenmauern von mindestens $1\frac{1}{2}$ Stein, dazu ein Verbot von allerlei hölzernen Bauteilen und die Forderung harter Bedachung sollten vor allem Sicherheit bringen. Um dem Verkehr besser Rechnung zu tragen, wurden Sperrmaße auf 0,9 m beschränkt und bestimmte Vorschriften für Kasematten und Kohlen-Schüttlöcher gemacht.

Für die Höhenentwicklung der Häuser wurden dagegen keine Bestimmungen getroffen. Wohl aber entschloß sich die Kommission zu dem wichtigen Schritt, an den maßgebenden architektonischen Plätzen durch Auferlegung von Klauseln eine Einheitlichkeit der architektonischen Wirkung und die Sicherheit gegen plötzliche Überraschungen zu gewinnen. Die Sorge für die Wirkung der Börse war hierfür der Ausgangspunkt; ihrer Umgebung wurde eine Höhenbeschränkung

von 60 Fuß auferlegt, die Dächer durften nur 30 Grad Neigung haben, und man beschloß, „die Errichtung von mehr oder minder spitzen Giebeln oder Erkern über den Hauptgesimsen zu verbieten“ (15. März 1843). Von der Börse griff dann diese Sorge für Einheitlichkeit der Gestaltung später (1845) auf Vorschlag von Baudirektor Forsmann, dem Nachfolger Wimmels, und Maak auf den Rathausplatz über. Besonders eingehend aber beschäftigte man sich mit dieser Frage architektonischer Vorschriften gelegentlich der Beratungen über die Arkaden der Kleinen Alster.

Es ist höchst merkwürdig zu beobachten, welche Scheu die Kommission vor der Festlegung bestimmter architektonischer Forderungen hatte. Es entbrennt ein hartnäckiger Kampf, als die Deputation eine Vorzeichnung für die Architektur der gesamten Arkaden-Häuser verlangt. Die „Technische Kommission“ rät dringend davon ab und sucht die Zeichnung durch eingehende Vorschriften und Maßbestimmungen zu ersetzen. Aber die Deputation bleibt fest, und schließlich geht Chateauneuf nach nochmaligem Sträuben und unter Protest im Februar 1843 daran, einen Entwurf für diese Architektur zu machen. Er erreicht auch, daß beschlossen wird (20. Mai 1843), die Hausfassaden nicht vorzuschreiben, sondern nur die Vorlage der Entwürfe zu fordern; wohl aber geht schließlich wider seinen ursprünglichen Willen eine seiner reizvollsten Schöpfungen, der Riß für die Arkaden selbst, siegreich über die Bahn. Der im Februar vorgelegte Plan wird uns im Protokoll genau geschildert und erweist sich als das in Abb. 17 wiedergegebene Blatt des Nachlasses. Die beiden Eckhäuser sind hier in der Architektur ganz besonders behandelt was mit der früher bereits erwähnten Einklinkung der Arkaden-Flucht zusammenhängt. Die Unterscheidung erstreckt sich sogar auf die Arkaden-Bildung selbst, so daß wir merkwürdigerweise an ihrem Anfang dieselben Säulenformen sehen, die dort heute durch den störenden späteren Neubau hingesetzt sind. Während Chateauneuf dann den Plan, der als Unterlage für die Vorschriften dienen sollte (Abb. 19), ausarbeitete, wird glücklicherweise der Gedanke, der Schleuse zuliebe die gerade Durchführung

der Arkaden zu unterbrechen, als unnötig fallen gelassen, und der Künstler zieht sofort die Schlußfolgerung daraus, nunmehr auch seiner ersten Absicht entsprechend (vgl. Abb. 16) das Arkaden-Motiv gleichmäßig durchzuführen. Die spätere Zeit, welche ihr erstes Stück umwandelte, kann sich zur Rechtfertigung nicht etwa auf Chateauneufs Zeichnung vom 16. Februar berufen. Mit der Vorschrift dieser fein abgestimmten Arkaden-Form war ein wichtiger Schritt getan für die Verwirklichung der künstlerischen Möglichkeiten, die im Bebauungsplane stecken.

Auch an einer anderen Stelle greift Chateauneuf als architektonischer Gestalter in die Durchführung der Absichten des Planes ein, nämlich für die Ausbildung des Platzes, der die Börse in feste architektonische Beziehung zu ihrer Umgebung setzen soll. Hier werden ebenfalls Arkaden-Bauten geplant, die so gestaltet sind, daß sie durch Überbauung des dazwischen liegenden Platzes eine spätere Vereinigung mit der Börse gestatten, wie das in der Tat im Verlaufe der weiteren Entwicklung an der einen Seite zeitweise geschehen ist.

Die Pläne für diese Anlagen legt Chateauneuf am 31. Januar 1843 vor. Ihre Schilderung stimmt genau mit einigen Blättern des Nachlasses überein, die in Abb. 20 und Abb. 21 gezeigt werden; die vorgeschlagenen Anordnungen wurden am 4. März 1843 genehmigt, sind aber nicht von ihm persönlich zur Ausführung gebracht. Auch hier handelt es sich um höchst feinsinnige Gestaltungen, die für das Gelingen der späteren Verwirklichung des Planes sehr wichtig sind (vergl. Anm. 22).

Während man an diesen entscheidenden Stellen doch schließlich das Schicksal der Zukunft selbst in die Hand nimmt, wehrt man sich, wie gesagt, im allgemeinen grundsätzlich gegen architektonische Beeinflussung. Wenn man in den Protokollen auf die betreffenden Stellen stößt, stutzt man nicht nur im Hinblick auf diese Pläne, sondern vor allem, weil die Bilder dessen, was damals wirklich aus dem Bebauungsplan architektonisch hervorgewachsen ist, einen so einheitlichen Eindruck zeigen, daß man sich angesichts der buntscheckigen Erfahrungen unserer Tage zunächst gar nicht vorzustellen vermag, wie diese Klarheit ohne die

weitestgehenden Vorschriften zu erreichen gewesen ist.

Man betrachte nur einmal die vornehme Ruhe des Jungfernstiegs der 50er Jahre oder des ursprünglichen Rathausplatzes oder des neu entstandenen Alsterdammes, und man möchte im ersten Augenblick fast meinen, der gleiche Architekt hätte das Ganze geschaffen.

Bei näherem Hinsehen erkennt der Kundige, daß das Geheimnis im wesentlichen in der Dachlosigkeit dieser Bauten liegt. Ihre Wand-Teilungen gleichen sich nicht, weil sich aber über den ungleichen Wänden nicht die mannigfaltigen Silhouetten verschiedener Dächer und Giebel erheben, erzeugen diese Unterschiede keine Unruhe. Statt des reichgegiebelten Hamburg, dessen Wirkung in der Silhouette seiner Prospekte liegt, steigt ein dachloses Hamburg aus den Flammen wieder empor, dessen Wirkung in den gleichartig ausgeprägten Fluchten der Raumwände liegt. Diese Umwandlung entspringt in erster Linie aus dem architektonischen Geist dieser Zeit. Man muß sich klar machen, daß im Augenblick, wo das alte Hamburg abbrannte, vom Schinkelschen Stadttheater, der neuen Esplanade und den Bauten des Gänsemarktes her bereits klassische Luft wehte. Und noch stärker fällt vielleicht in Betracht, wenn wir uns einmal bildlich im Geiste vorstellen, daß seltsamerweise an zwei Polen der Brandstätte die klassisch gehaltene neue Börse und das florentinische Johanneum, wie durch ein Wunder gerettet, aus dem Schutt herausragten. Es ist wohl begreiflich, daß sie zu stilistischen Stimmgabeln wurden.

So ganz allein aus den baulichen Tendenzen der Zeit heraus ist aber doch diese Einheitlichkeit nicht erklärt. Zu ihrem Entstehen hat wesentlich mit beigetragen, daß die „Technische Kommission“, die so zurückhaltend sein wollte, wenn es galt, äußerliche architektonische Vorschriften zu machen, augenscheinlich ganz harmlos, und ohne sich der tiefeinschneidenden Bedeutung voll bewußt zu werden, eine höchst weitgehende grundsätzliche Vorschrift erließ: sie verbot das Mansarden-Dach.

Das alte spitze Giebeldach brauchte man nicht zu verbieten, das war nach modernen Begriffen unpraktisch geworden und

verschwand ganz von selber; aber das Mansarden-Dach, das durchaus nicht im Gegensatz stand zur antikisch beeinflussten Formenwelt, hätte sonst höchstwahrscheinlich aus praktischen Gründen eine fröhliche Blüte erlebt. Die Kommission verbot es nicht etwa aus ästhetischen Rücksichten, sondern aus feuerpolizeilichen Gründen, weil sie noch unter dem Eindruck der alten, senkrecht zur Straßenwand entwickelten Giebel-dächer stand und bei solchen parallel nebeneinanderliegenden Dächern die engen Schlitze für bedenklich hielt, die zwischen den steil aufsteigenden unteren Mansarden-Wänden entstehen könnten. Dieses ganz überflüssige feuerpolizeiliche Bedenken wurde maßgebend für den baulichen Stil der ganzen Stadt. Bei den Bauten um das Rathaus wird bereits jedes sichtbare Dach verboten. Es wäre kaum noch nötig gewesen.

Zu der Einheitlichkeit in der Wirkung der Massen, die aus dieser tiefeingreifenden Beschränkung von selber erwuchs, kam nun noch ein zweites hinzu: die Einheitlichkeit des Materials. Die Stadt, die aus der Brandstätte neu erstand, war dem Gewesenen nicht nur in ihrer Massengestaltung genau entgegengesetzt, sondern auch in Material und in Farbe. Statt eines Gebildes aus Fachwerk und aus sattleuchtendem Backstein entstand ein hellfarbiges Reich aus Putz. Das lag nicht nur an Gründen der Sparsamkeit, das lag ebenso sehr daran, daß man sich gegenüber der herrschenden Formensprache der antiken Welt mit Backstein nicht zu helfen wußte. Es ist höchst lehrreich zu sehen, wie man sich erst allmählich, unsicher tastend, zum Backstein zurückfindet, aber eine Art abergläubischer Meinung zu haben scheint, daß „Backstein“ gleichbedeutend mit „Gothik“ sei. Derselbe Chateauneuf, den man vor 1842 als hauptsächlichen Vertreter des antikisch angehauchten Geschmacks in Hamburg betrachten kann, baut sein Postgebäude in gothischem Stil, weil er es in Backstein baut, und da er die deutsche Gothik unmöglich in die dachlose Umwelt setzen kann, greift er in seiner Verlegenheit zur italienischen Gothik.

Mit einem Worte, man wäre ratlos gewesen, wie man die neue Aufgabe in Backstein künstlerisch bewältigen sollte. Zur Freiheit in der Benutzung des Materiales ist erst

unsere Zeit wieder gekommen, und so erklärt sich die Einheitlichkeit der Putz-Architektur aus einer doppelten Not.

Mögen die Erscheinungen aber ihre Ursache gehabt haben, worin sie wollen, das Ergebnis dieser Einheitlichkeit von ruhigen Massen und ruhiger Farbe war, daß diese Architektur den Raum, den sie umschloß, mit seltener Klarheit zur Erscheinung brachte.

War die alte Stadt an ihrem entscheidenden Punkte ein Gebilde aus malerisch gruppierten Ansichten, so wurde die neue Stadt an ihrem entscheidenden Punkte ein Gebilde von klar umschlossenen architektonischen Räumen. Das Malerische, das auch in ihr herrschte, lag nicht mehr darin, wie sich Architekturform an Architekturform reihte, sondern wie sich der Durchblick von einem Raum zum andern gestaltete. Das Alsterbecken, das vorher ein Stück Landschaft mit architektonisch verzierten Ufern gewesen war, wurde ein Ganzes, ein Platz der Stadt, und der Umstand, daß diese Verpuppung rechts und links von der Lombardsbrücke nicht ganz zu Ende geführt ist, läßt nicht aus Zufall die Phantasie feinempfindender Architekten bis auf den heutigen Tag nicht zur Ruhe kommen. Die Kleine Alster, die vorher ein malerisch sich weitender Teich war, wurde ein klar gegliederter Raum; das gleiche gilt von der Umwandlung des Johannisplatzes in den Rathausplatz.

Als Ganzes betrachtet, ist diese Umgestaltung der Stadt in die Form einer völlig neuen städtebaulichen Auffassung merkwürdig konsequent vor sich gegangen. Es gibt in der ganzen Geschichte des Städtebaus vielleicht kein Beispiel, an dem man diesen Durchbruch der Raumgesinnung deutlicher verfolgen kann, als an dem Hamburg dieser Jahre. Es ist der Durchbruch zu der wichtigen Errungenschaft, die uns künstlerisch befähigt, dem ästhetischen Städtebau-Problem der modernen Großstadt überhaupt zu Leibe zu gehen. Mit dem Rüstzeug der mittelalterlichen städtebaulichen Vorstellungswelt müßten wir an dieser Aufgabe scheitern. Die Art, wie Hamburg in dem Bebauungsplane von 1842 diese entscheidende Wendung zum bewußt gestalteten Architekturraum macht, ist seine größte künstlerische Leistung im 19. Jahrhundert.

Daß die nächstfolgende Generation das künstlerische Wesen

dessen, was da gleichsam von selber erblüht war, nicht begriffen hat, brauche ich kaum zu sagen. Sonst hätte man nicht an der Ecke von Jungfernstieg und Alsterarkaden das den Rhythmus dieser beiden Anlagen vernichtende Neidlinger-Haus errichten können, — sonst wäre nicht die jetzige Architektur des Alsterdammes entstanden, die alles andere ist, nur nicht die Wand eines Platzes, — sonst wäre vor allem die Form der Kaiserdenkmals-Anlage unmöglich gewesen, die alles tut, um Wesen und Sinn des Markusplatz-Raumgedankens zu zerstören.

Wenn wir das heute zu erkennen beginnen und den alten Geist, aus dem die Schönheit dieses Stadtgebildes einstmals entsprang, bis an seine Quellen verfolgen, so darf uns das nicht bloß ein historisches oder ein geistiges Vergnügen sein, sondern es muß uns zugleich eine Lehre werden.

Vielleicht denkt mancher, daß diese Lehre ja sehr einfach wäre, und meint, sie heiße: baut ohne sichtbare Dächer und baut in Putz. Er würde den Sinn der Sache nicht verstanden haben. Wohl kann man sagen, daß der vorsichtigste und damit sicherste Weg, um in das bunte Gemenge baulicher Massengebilde, das die Großstadt zeitigt, eine gewisse Einheitlichkeit zu bringen, in der Dachlosigkeit liegt. Das Dach verrät uns erst in einer geschlossenen Häuserflucht, wie die Grundrißform eines Gebäudes aussieht und bringt infolgedessen alle Verschiedenheiten und Verzerrungen von Grundrißentwicklungen zum Vorschein; wir haben also den negativen Vorteil, eine Quelle von Mißbildungen und Buntheit ausgeschaltet zu haben, sobald man es nicht sieht. Aber vor diese Wahl wird unsere Generation heute gar nicht gestellt. Wir werden immer mit einer sichtbaren Dachgestaltung in unseren architektonischen Erwägungen rechnen müssen, solange das Baupolizeigesetz den Dachraum praktisch auszunutzen gestattet. Dieser wirtschaftliche Vorteil, nicht etwaige ästhetische Überlegungen, ist für den Typus der Bauwerke unserer Zeit maßgebend. Wir kommen um das Problem des Großstadt-Daches aus wirtschaftlichen Gründen nicht herum.

Was wir von jenem Blick in die Schönheit der Stadt von

1842 lernen müssen, kann also nicht heißen: baut dachlos, sondern nur: baut mit einheitlicher, ruhiger Dachgestaltung. Diese Aufforderung aber bedeutet praktisch letzten Endes nichts anderes, als den Hinweis auf ein Ziel, zu dem wir aus ganz anderen Gesichtspunkten, nämlich Gesichtspunkten von Belüftung und Belichtung auch kommen: dem Ziele, mit einheitlichen, bestimmt gestaffelten Bautiefen zu bauen. Aus der gleichen Bautiefe ergibt sich von selber das gleiche gesunde Dach.

Und jene andere Eigentümlichkeit, welche die Schönheit der Stadt von 1842 ausmachte, war nicht der Putz, sondern nur die Gleichheit des Materials. Welches Material der Träger dieser Gleichheit ist, wird dabei nebensächlich. Ergibt die Entwicklung der Zeit statt jenem vornehmen, aber etwas trockenen und kraftlosen Aufguß auf antike Formen, welchen die Putz-Architektur dieser Tage darstellt, eine saftigere, eigenere Sprache, die sich des edlen und leistungsfähigeren Backsteins bedient, so lehrt uns jene künstlerische städtebauliche Blüte, diese Sprache folgerichtig und einheitlich zu sprechen und nicht etwa in ein buntes Kauderwelsch zu verfallen, das alle möglichen künstlerischen Fremdworte in den Ausdrucksschatz der Baukunst mischt.

Klares Raumgefühl, — einheitliche Gestaltung der Baumassen, — Einheitlichkeit im Material, — das sind die großen städtebaulichen Grundsätze, welche das Hamburg predigt, das nach dem Brande neu entstand. Und wenn wir heute liebevoll die Entstehungsgeschichte dieser großen künstlerischen Leistung zu verfolgen suchen, so tun wir es nicht nur, um die Männer zu kennen, denen wir für dieses Geschenk dankbar sein müssen, — nicht nur, um aus der empirischen Art, wie man damals vorsichtig vorwärts tastend zum Ergebnis kam, Schlüsse zu ziehen, — sondern auch, um für die Schaffenspolitik des Tages daraus zu lernen.

Hamburg hat den städtebaulichen Geist, für den wir heute kämpfen, schon einmal besessen. Dessen sollte man sich immer erinnern, wenn einem die Forderungen, die wir heute stellen müssen, um jener Väter wieder würdig zu werden, als Härte und Zwang erscheinen wollen.

Anmerkungen.

1) Lindley selbst äußert sich über die leitenden Gedanken seiner Planung im Manuskript seiner Baubeschreibung, jedenfalls einer Übersetzung aus dem Englischen, folgendermaßen:

„Die von dem Urheber des Planes sich zur Aufgabe gestellten hauptsächlichsten Punkte waren folgende:

- I. Verbesserung der Mittel zur Beförderung der Erwerbstätigkeit, zur besseren Ausübung der Staatsgewalt und zur Belebung des Handels dieser Stadt.
- II. Verbesserung der Sicherheit gegen Zerstörung durch Feuer.
- III. Erlangung besserer Einrichtungen zur Unterdrückung der schlechten Sitten und Unregelmäßigkeiten der niedrigsten Klasse, sowie zur Beförderung eines besseren Gesundheitsstandes und einer zufriedenstellenden Lage der Einwohner im allgemeinen.
- IV. Vermeidung aller Eingriffe in die ‚Rechte des Privateigentums‘ ausgenommen da, wo der unter obigen Überschriften angegebene ‚öffentliche Nutzen‘ ein solches Einschreiten nötig machte.“

2) Der Vorschlag wird gleichzeitig von einem Hamburger Bürger, Herrn H. C. Bock, am 23. Mai 1842 in einer „Skizze, die Regulierung der abgebrannten Teile der Stadt betreffend“ gemacht, der im Manuskript unter den Briefschaften des Archivs erhalten ist. Der Verfasser fordert, „den Schutt der Zuchthausstraße, des Holzdamms, etc. in die Alster zu bringen, um den Jungfernstieg rund ums Bassin zu leiten; es wird nie eine bessere Gelegenheit kommen, diesen herrlichen Spaziergang ins Leben zu rufen.“

3) Wie das im Staatsarchiv erhaltene Blatt zeigt, sah die allererste Fassung, die Lindley dem Plan vom 12. Mai 1842 gegeben hat, in dieser Hinsicht noch schlimmer aus. Die Kommission hat den Straßenschnittpunkt am Ende des Jungfernstiegs bereits etwas zurechtgestutzt und an anderen Stellen einige ganz bedenkliche Punkte ausgemerzt. Dazu gehören zwei Diagonalstraßen, welche die Blöcke zwischen „Neuer Weg“ und Gertrudenstraße in sieben kleine Dreieck-Stücke zerlegten ferner die Teilung bei der Nikolai-Kirche, die

noch unmöglicher aussah, da die Nikolai-Kirche auf dieser ersten Skizze in Form eines Langhausbaues an der Stelle der später projektierten dreieckigen Markthalle lag. Sonst hat die Kommission keine nennenswerten Abänderungen an Lindleys ersten Absichten vorgenommen, so daß der Plan vom 27. Mai ganz als sein Werk bezeichnet werden kann.

4) Es scheint mir von Belang, im folgenden den ganzen Wortlaut der Denkschrift zu geben, mit der Semper in der Sitzung vom 21. Mai hervortrat:

Beilage zum Protokoll Nr. IV d. d. 21. Mai 1842.

Die Überzeugung von der Notwendigkeit der gelegentlichen Beseitigung so mancher Übelstände und Mängel, welche in dem abgebrannten Teile der Stadt Hamburg seit Jahrhunderten bestanden, ist allgemein, und es bezweifelt niemand, daß bei dem Wiederaufbau desselben den Straßen eine angemessene Breite, den Brücken mehr Solidität zu geben, daß für große öffentliche Plätze zu sorgen ist und daß manche Verbindungen, die bisher fehlten, ermöglicht werden müssen. Auch ist es nicht die Sorge, daß in dieser Beziehung zu wenig geschehe, sondern vielmehr die Furcht vor einem modernen Systeme, wonach den Straßen und Quartieren der Städte jede Abwechselung geraubt wird, und alles gleich und gerade gemacht wird, wodurch ich mich veranlaßt fühle, folgende Bemerkungen zu geben, in der Überzeugung, daß jeder verpflichtet ist, nach Kräften das Seinige beizutragen, um in dieser kritischen Zeit das Rechte zu erkennen und Mißgriffe, die nicht wieder ungeschehen zu machen sein werden, vermeiden zu helfen.

Es fehlt in Hamburg an Straßen von hinreichender Breite, an geräumigen Plätzen und an breiten und soliden Brücken. Was die Breite der Straßen betrifft, so kann man die Grenzen ebenso leicht von der einen wie von der anderen Seite überschreiten. Es ist das beste Mittel, um einer Stadt jeden Schein der Lebenskraft, den Gebäuden jede imposante Wirkung zu rauben, wenn man die Straßen zu breit anlegt. Berlin, trotz seiner Menschenfülle, ist leer und ermüdend wegen der breiten und geraden Straßen, die ungeheuren Paläste auf denselben entsprechen in ihrer Wirkung nicht dem Aufwande und den Berechnungen der Baukünstler, die sie aufstellten. Von den materiellen Nachteilen, die mit der Anlage breiter Straßen verbunden sind, führe ich noch an, daß die Strenge des Winters doppelt empfindlich, die Hitze des Sommers und der wirbelnde Staub aber unerträglich wird, wo in dieser Beziehung kein Maß beobachtet worden.

Man braucht zweierlei öffentliche Plätze, einen Markt für das tägliche Bedürfnis, einen (!) forum für das höhere staatsbürgerliche und merkantile Treiben der Bürger.

Den ersteren so weit und geräumig wie möglich zu machen, ist Notwendigkeit. Der zweite muß mehr architektonisch wirken. Er sei umgeben von allen Gebäuden der Regierung, der Verwaltung und

der Gerichte. Er befinde sich in der Nähe der Börse, die als ein bedeckter, mit Obdach gegen die Witterung versehener Teil des forum zu betrachten ist. Dieser Platz sei möglichst gesichert gegen das Drängen und Treiben der Menge und besonders der Wagen und Pferde. Er stehe mittelst bedeckter Passagen und Hallen mit den ihn umgebenden Hauptstraßen in Verbindung. Er bilde das Herz und den Zentralpunkt der Stadt.

Die Brücken müssen durchweg die Breite der Straßen bekommen und sind von Stein aufzuführen. Ebenso sind die Vorsetzen und Quais von Stein zu erbauen. Die Kosten sind bedeutend, aber die Reparaturen seltener.

Die Kanäle sind, mit Ausnahme einiger wenigen, z. B. der schmalen zu beiden Seiten der Börse, beizubehalten, denn sie bilden eine wesentliche Bequemlichkeit für den Handel und sind geeignet, bei zweckmäßiger Einrichtung für die Salubrität und Reinlichkeit der Stadt die größten Dienste zu leisten. Auch könnten sie nicht fehlen, ohne daß dadurch dem eigentlichen Charakter Hamburgs, wodurch es sich vor den meisten Städten auszeichnet, Abbruch geschähe. Selbst die eingehenden Kanäle müssen als unterirdische Abzugskanäle beibehalten werden. Dieselben müssen in allen Straßen Verzweigungen haben und das Regenwasser muß durch Mundlöcher in dieselben zusammenfließen. Die Mühlen müssen, wo möglich, aus der Stadt entfernt werden, und statt derselben sind an den nötigen Orten Schleusen zu erbauen, die gestatten, daß Elbkähne bis in das Alsterbassin gelangen können, und wodurch das Alsterbassin als natürliches und unschätzbare Mittel zur Reinhaltung des Hafens in Wirksamkeit tritt. Die neuen Stadtteile müssen, wo möglich, so weit erhöht werden, daß sie gegen Überschwemmungen geschützt sind.

Alles dieses kann man erreichen, ohne durch eine zu weit ausgehende Expropriation der Grundeigentümer zu harten Maßregeln gegen den Privatmann und zu den ungeheuren Kosten des Schadenersatzes für so viele Beeinträchtigungen des Privatbesitzes genötigt zu sein, und ohne den ehrwürdigen Charakter des uralten Hamburg hinzugeben und ihn für die gehaltlose Modernität neuerer Städte zu vertauschen. Nur muß man die schnurgeraden Richtungen der Straßen nicht als notwendigste Bedingung betrachten und den Straßen nicht mehr Ausdehnung in der Breite geben, als zu einer bequemen Kommunikation durchaus erforderlich ist.

Bevor ich meine Ansichten darüber mitteile, wie dieser Zweck im einzelnen wird erreicht werden können, sehe ich mich zu einer Bemerkung veranlaßt, die sich mir bei dem fast allgemein laut gewordenen Wunsch nach geraden Straßen aufdrängt.

Wenn zwei oder mehrere Punkte durch Straßen verbunden werden sollen, ist es der Natur gemäß, die gerade Richtung zu wählen, sobald kein Hinderniß, dessen Beseitigung Schwierigkeiten macht oder einem wichtigen Zweck zuwiderläuft, im Wege steht. Es wäre un-

verständlich und lächerlich, aus pedantischer Absichtlichkeit, um irgend eine malerische Wirkung zu erzwingen, in solchen Fällen von der schnurgeraden Richtung abzuweichen. Man bemerkt dergleichen wie von Trunkenen angelegte Irrwege oft in den sogenannten Englischen Parks und Anlagen, deren Ungeschmack in neuester Zeit wirklich hier und da schon erkannt wird.

Aber nicht minder verwerflich und auffallender Weise eine gleichzeitige Verirrung des Geschmacks ist die rücksichtslose Verfolgung der geraden Linien, der sogenannten Symetrie, der Rechtwinklichkeit und dergl. mehr bei der Anlage architektonischer Werke, die sich nicht nach den lokalen Umständen fügen sollen, sondern nach denen Berge sinken, Täler sich füllen, die Betten der Flüsse sich verändern müssen. Wo wirkliche, schwer zu bekämpfende Hindernisse eintreten, soll man sich fügen. Man soll das Werk dem Ort und den Umständen anpassen. Den Umständen auch. Denn es ist wohl wichtig, daß das ohnedies schon so schwierige Werk der Expropriation und neuen Verteilung des Besitzes nicht unnötiger Weise bis zur Unausführbarkeit erweitert werde.

Ich gehe zu einzelnen spezielleren Andeutungen über.

Die belebteste Straße Hamburgs war immer der Weg von der Ellerntorsbrücke über den Burstah, Mühlenbrücke, große Johannisstraße bis zum breiten Giebel, wo sich die Straße teilte. Dieser Weg ist auch fernerhin zu beobachten und auf angemessene Weise zu erweitern, indem die Häuser zu beiden Seiten zurückgezogen werden müssen.

Beim großen Burstah schließt sich der Hopfenmarkt an, der gegen die genannte Straße zu ganz frei liegen muß und dem eine fast rein quadratische Form gegeben werden kann, ohne viele Beeinträchtigungen des Privatbesitzes. Auf demselben stehe die neue Kirche und in zwei Reihen zu Seiten derselben, parallel mit den Häuserreihen, der neue Schranken. Dieser Platz kann eine Ausdehnung von circa 450 Fuß Breite und 550 Fuß Länge bekommen.

Die Deichstraße behalte ihre Richtung und werde nur erweitert. Ebenso die neue Burgstraße, deren Form gegeben ist und die eine der malerischen Straßen Hamburgs bildet. Man könnte den Halbkreis, dem sie sich in ihrer Form nähert, dadurch vollständig machen, daß man die neue Straße, die an die Stelle der Bohnenstraße tritt, in entsprechender Schweifung fortführt.

Bis zum breiten Giebel geht die Johannisstraße in ziemlich gerader Richtung fort. Hier bildet sich ein Vereinigungspunkt für drei Hauptstraßen, die in fast schnurgerader Richtung fortlaufen, wobei nur wenig Privatbesitz durchschnitten wird. Der Holzdamn in seiner alten Richtung durchschneidet die Bergstraße, aber der Raum, der an den Häusern der Paulstraße verloren geht, wird am Spinn- und Zuchthause wiedergewonnen. Die Steinstraße schneidet einen Teil der Häusergruppe ab, die an den Berg grenzte. Dafür kann der Berg

mit Häusern bebaut werden, weil gleich daneben ein sehr geräumiger Platz um St. Petri-Kirche herum entstehen würde.

Hinter den Häusern des Holzdammes an der Alsterseite kann eine Allee für Fußgänger fortgeführt werden, so daß die Alster ganz von Spaziergängen umgeben wäre. Aber wenn der Spaziergang hierbei an Reiz und Ausdehnung gewinnt, so ist dennoch die Frage, ob nicht auf der andern Seite das rege muntere Treiben dieser beliebten Promenade dabei abnehmen würde, und ob mithin die Anlage eines solchen Dammes, der Kosten verursacht und den Wert der Grundstücke daselbst vermindert, überhaupt ratsam ist. Dagegen wäre es gewiß wünschenswert, wenn eine Verbreiterung des alten Jungfernstiegs zum Vorteil der Fahrstraße, die zu schmal ist, stattfände, was durch das Werfen eines Dammes längs der bestehenden Ufermauern bewerkstelligt werden könnte.

In der Nähe der Börse, zum Teil an der Stelle des Johannisklosters und mit Hinzufügung einer einzigen Häuserinsel am Plane, läßt sich ein freier Platz gewinnen, der umgeben wäre mit allen öffentlichen Gebäuden der Regierung, der Verwaltung, der Justiz und des Handels. Er könnte eine Länge von 550 bis 600 Fuß bei einer Breite von 250 Fuß bekommen. Er wäre an den beiden schmalen^e Seiten begrenzt einerseits durch die Börse, andererseits durch das Rathaus. Die breiten Fronten enthielten unten offene Hallen mit Laden, Kaffeehäusern, Makler- und Geldwechsler-Comptoirs usw., oben aber Gerichts- und Verwaltungssäle, Bankbureaus usw. Auch der Adolfsplatz an jener Seite der Börse, die jetzt den Eingang bildet, wäre mit dem Forum in Verbindung zu setzen. Dieses Forum wäre mit Asphalt oder Tafeln zu pflastern und müßte bloß für Fußgänger zugänglich sein. Bedeckte Zugänge führten von allen Seiten zu demselben. Eine wichtige Lage hat der Mönkedamm zur Anlage einer sogenannten Passage oder eines bedeckten Durchganges. Er kann aber auch durch Zurückschiebung einer Häuserreihe zu einer angemessenen Breite gelangen.

Außer diesen Anlagen wäre die wichtigste Veränderung die Erweiterung und Fortsetzung der alten Wallstraße bis zum Jungfernstieg. Jedoch scheint es dem Unterzeichneten nicht vorteilhaft und notwendig, die kleine Alster oder vielmehr den Hauptkanal zwischen dem Alsterbassin und dem Hafen mit einem Quai zu versehen. Die Grundstücke würden dadurch zu sehr verlieren und ein Quai an einem schmalen Wasser hat keinen besonderen Reiz, besonders wenn die gegenüberliegende Häuserreihe nicht auch zugleich zurückgerückt wird. Der Rödingsmarkt liefert ein Beispiel für diese Bemerkung.

Die Königstraße müßte noch unmaßgeblich in paralleler Richtung mit dem Jungfernstieg und der Bleichenbrücke gerade auf die Mitte des Börsenplatzes geführt werden. Ebenso müßte der Platz der alten Börse eine direkte Verbindung (vielleicht nur für Fußgänger) mit der Börse erhalten.

Von den drei abgebrannten Kirchen ist nur die Nikolai-Kirche gänzlich

aufgegeben, weil sie eines Theils zu sehr gelitten hat, um einer Wiederherstellung fähig zu sein, und weil sie auch eine sehr unbequeme Stellung einnimmt, die das Gewinnen eines regelmäßigen und freien Platzes um dieselbe unmöglich macht. Dagegen ist die Petri-Kirche in ihrem Mauerwerk und ihren Pfeilern noch fest und eine Wiederherstellung derselben, sowie der zierlichen Gertrudenkapelle in ihrem ursprünglichen Stile sehr wünschenswert. Sollte es augenblicklich unmöglich sein, den Bau dreier großer Kirchen gleichzeitig zu beginnen und durchzuführen, so muß dennoch alles vorbereitet sein, um unter glücklicheren Verhältnissen denselben dem neuen Plane entsprechend in würdiger Größe und Vollendung zu beginnen. Bedenklich erscheint das Zerteilen der Gemeinden in kleinere Kirchen und Bethäuser, denn es würden auf diese Weise der Stadt vielleicht auf immer ihre herrlichsten Zierden, ihre uralten Wahrzeichen geraubt sein.

Über den Plan, die Vorstadt St. Georg mit der Stadt in Verbindung zu setzen, wagt es Unterzeichneter nicht, sich auszusprechen, weil die Zeitgemäßheit dieser Maßregel, die mit zunehmender Größe des Verkehrs und der Volkszahl gewiß dereinst erfolgen muß, von Verhältnissen abhängig sein dürfte, deren genauere und gründliche Kenntniss ihm abgeht. Nur wagt er die allgemeine Bemerkung, daß eine beschränkte Grenze meistens von großem Vorteil für das Leben und den inneren Verkehr der Städte war und daß beides litt, sowie eine willkürliche Erweiterungsfreiheit nach allen Richtungen ins freie Feld hinaus eintrat.

Schließlich bemerkt Unterzeichneter nur noch, daß die beiliegende Skizze nur die Hauptgassen angibt, daß der unvollkommene Plan, worauf sie gemacht wurde, eine genaue Angabe der Breite und Richtung der Gassen unmöglich machte, und daß er überhaupt nur zur Erläuterung der hier gegebenen unmaßgeblichen Bemerkungen dienen soll.

Hamburg, den 20. Mai 1842.

unterz. Gottfried Semper.

5) Das Gutachten lautete folgendermaßen:

Bericht und Gutachten,

betreffend die Einteilung und Wiederaufbauung des abgebrannten Stadttheiles, erstattet von der zur Entwerfung und Beratung eines neuen Bauplanes aufgeförderten unterzeichneten technischen Kommission.

Im Auftrage Eines Hochweisen Senates ist der Mitunterzeichnete Ingen. Lindley mit der Entwerfung eines Einteilungsplanes beschäftigt gewesen, zu dessen näheren Bearbeitung in Folge Conclus. Ampl. Sen. v. 12. d. M. die ebenfalls unterzeichneten Baudirektor Wimmel und Oberingen. Heinrich mit dem Verfasser zusammentraten.

Zur Beratung des unter dieser Bearbeitung in gewissem Grade vollendeten und abgeschlossenen Planes wurden sodann am 17. dieses

Monats, mittelst einer Aufforderung des Herrn Syndici Amsinck Dris. Magnificenz, die unterzeichneten Architekten Chateauf, Ludloff und Klees Wülbern, sowie der Wasserbaudirektor Hübbe berufen, welche mit den Vorgenannten unter Genehmigung Sr. Magnificenz zu einer technischen Kommission sich vereinigten.

Diese Kommission begann ihre Verhandlungen am 18. und hat nunmehr, vereint mit dem am 21. ihr beigetretenen Professor Semper aus Dresden, die aufgetragenen Beratungen über die Grundzüge des Planes geschlossener, deren Ergebnis in dem Folgenden einzureichen sie sich beehrt.

Die Kommission faßt ihre gutachtliche Ansicht hier kurz in einigen Hauptsätzen zusammen und bezieht sich, hinsichtlich der näheren Begründung und spezielleren Nachweisung, auf das in Abschrift beiliegende Protokoll ihrer Sitzungen, hoffend, daß aus demselben ihr Bestreben, diesen Gegenstand, soweit die ungewöhnliche Beschränkung der Zeit solches gestattete, auf eine der Wichtigkeit desselben angemessene Weise zu prüfen, erhellen werde.

Die Meinung der Kommission geht dahin:

A. Hinsichtlich des zu akquirierenden Grundes.

1. Daß zum Behufe eines empfehlenswerten Einteilungsplanes notwendig eine nicht ganz geringe Anzahl von Privatgrundstücken expropriiert werden müsse.

2. Daß bei dem größeren Teile der nicht zu expropriierenden Grundstücke Einziehung und Regulierung der Fronte an der Straße und zum Teil auch an den Kanälen erforderlich sei.

3. Daß die bis jetzt zu Gebote stehenden Grundrisse nicht genügen, um mit Sicherheit die Alignements der neuen Einteilung dergestalt niederzulegen, daß die Fragen, ob und inwieweit bei jedem Grundstücke die Expropriation eintreten müsse, entschieden werden könnten.

4. Daß die bereits begonnene Aufmessung eines dazu genügenden Grundrisses etwa drei Monate Zeit erfordern werde.

5. Daß es tunlich sei, in manchen Straßen die neuen Frontlinien der Häuser abzustecken, mithin daselbst die baldige Beginning des Neubaus möglich zu machen, ohne erst die Vollendung der neuen Aufmessung abzuwarten, welche Straßen einzeln bezeichnet werden könnten, sobald die Grundzüge eines Einteilungsplanes genehmigt seien.

6. Daß es indeß, weil auch in solchen Straßen hie und da die Abtretung nicht unbeträchtlich sei, zur Vermeidung von Schwierigkeiten, welche das Ganze aufhalten könnten, notwendig scheine, das Recht der Expropriation in dem ganzen abgebrannten Stadtteile für den Staat in Anspruch zu nehmen.

B. Hinsichtlich der Grundzüge des Einteilungsplanes.

7. Daß der beifolgende als Beilage zu diesem Gutachten durch die Unterschriften der Mitglieder bezeichnete Plan, welcher von dem

Ingen. Lindley entworfen und in dieser Kommission nach Ausweis ihres Protokolls diskutiert und vom Verfasser in einigen Stücken verändert ist, als Darstellung der allgemeinen Umrisse und als Grundlage der die definitive Beliebung vorbereitenden Verhandlungen zu empfehlen sei, daß jedoch für fernere Durcharbeitung des Planes auf die in den Protokollen enthaltenen und durch Beilagen erläuterten Ideen und Entwürfe hinzuweisen, in denen auch auf den Fall einer etwa für zweckmäßig erachteten größeren Beschränkung der Expropriation Rücksicht genommen sei.

C. Hinsichtlich einiger Punkte, deren besondere Erwähnung in diesem Gutachten beschlossen worden.

8. Daß die Straßen nach dem Breitenmaße in drei Klassen von resp. ca. 40, 50 und 60 Fuß einzuteilen, welches Maß von Haus zu Haus zu verstehen, und worin 3 Fuß Sperrmaße auf jeder Seite mit begriffen. Daß auch die Trottoirs in den Straßen von 40 Fuß nicht unter 9 Fuß incl. der Sperrmaße zu machen seien.

9. Daß die Höhen der Straßen dergestalt zu regulieren seien, daß der Ober- und Niederdamm 21 Fuß, der zwischenliegende Bezirk 20 bis 21 Fuß, die Gegend des Hopfenmarktes 20 Fuß Höhe erhalte, und daß diese Höhen an die benachbarten alten Straßenhöhen überall zweckmäßig angeschlossen werden können.

10. Daß die Entwerfung eines mindestens alle neuen und die angrenzenden alten Straßen umfassenden Systems unterirdischer Wasserabzüge bei dem neuen Plane zugleich in Betracht gezogen und seine mit der Erbauung der neuen Häuser gleichzeitige Ausführung zur Vermeidung doppelter Arbeit und Kosten dringend anzuraten sei.

11. Daß es wünschenswert sei, für die Einrichtung des Mühlenwesens, welches nicht ohne einige zeitraubende Erörterungen im einzelnen beraten werden könne, fördersamst eine Kommission in Aktivität treten zu lassen, die auf der Grundlage der älteren diesen Gegenstand betreffenden Akten diese Angelegenheit in Beziehung auf den neuen Plan bearbeite.

12. Daß die, vielleicht von andern Seiten in Konsideration gebrachte Zuwerfung des Bleichenkanals der Kommission nicht empfehlenswert schein, dieselbe vielmehr dessen Beibehaltung und Eröffnung am Jungfernstieg, unter Voraussetzung einer durch denselben zu leitenden regulären Strömung, für notwendig halte.

13. Daß aus verschiedenen, in dem Protokolle vom 26. Mai enthaltenen Gründen, namentlich:

- a) zum Ersatze für den zur Anlage von Straßen in Anspruch genommenen Privatgrund,
- b) zur Erleichterung des unter den jetzigen Umständen in größerer Ausdehnung als je zu betreibenden Zimmergeschäftes und der Holzsägerei,
- c) zur Ermöglichung der abgesonderten Erbauung von Speichern für die Lagerung von Spirituosen und anderen feuergefährlichen Waren,

d) zur Schaffung von Bauplätzen für solche Fabrikbetriebe, welche an fließendem Wasser sein müßten, die Kommission es für empfehlenswert halte, sowohl den Entwässerungs- und Einteilungsplan des Hammerbrooks, als den Einteilungsplan des Grasbrooks mit dem Bauplan für den abgebrannten Stadtteil gleichzeitig zur Ausführung zu bringen.

14. Daß auch durch die Vereinigung der Vorstadt St. Georg, zumal wenn nach Verlegung der Zimmerplätze in den Hammerbrook der Bargesch zum Bebauen frei würde, geräumige Bauplätze sofort disponibel werden könnten.

Schließlich glaubt die Kommission auf folgende als künftige Fortsetzung und Erweiterung des Planes zu beobachtende neue Kommunikationen, welche auf dem Plane mit punktierten Linien angegeben sind, aufmerksam machen zu müssen:

1. Fortsetzung der großen Bleichen nach dem Großneumarkt,
2. Regelmäßige Verbindung der Königstraße mit dem Gänsemarkt,
3. Verlängerung der Fuhlentwiete über Bohns Platz nach dem Graskeller,
4. Verlängerung des Bleichen-Quai nach Constantinus.

Hamburg, den 28. Mai 1842.

(unterz.) W. Lindley.

„ C. Wimmel.

„ P. G. Heinrich.

„ A. de Chateauf.

„ Ludolff.

„ Klees Wülbern.

„ G. Semper unter Bezugnahme auf seine ad VIII* gegebene Erklärung. gez. Hübbe.

Actum Hamburg, den 30. Mai 1842.

Die zur Unterzeichnung des vorstehenden Gutachtens zusammengetretenen Mitglieder der technischen Kommission, mit Ausnahme des bereits von Hamburg abgereisten Professor Semper, vollzogen obige Unterschriften und nahmen die von Letzterem in voriger Versammlung versprochene schriftliche Erklärung, auf welche seine Unterschrift sich bezieht, zu den Akten, mit dem Bemerkten, daß dieselbe, wie alle übrigen in den Protokollen enthaltenen Ansichten der einzelnen Kommissionsmitglieder über einzelne Teile des Planes bei der ferneren Durcharbeitung desselben vorbehalten sei.

Namens der Kommission:

gez. Heinr. Hübbe.

6) Der Wortlaut dieses Schriftstückes ist folgender:

Beilage zum Protokoll Nr. VIII d. 27. Mai 1842.

Unterzeichneter stellt am Schlusse der Verhandlungen der Kom-

*) Gemeint ist das Protokoll Nr. VIII vom 27. Mai 1842.

mission von Technikern zur Beurteilung des Lindleyschen Planes seine Ansichten darüber in folgenden Punkten zusammen, um einem ihm künftig zu machenden gerechten Vorwurfe, in einer so wichtigen Sache sich nicht entschieden ausgesprochen zu haben, vorzubeugen.

a) Eine gänzliche Umwälzung des bisher bestandenen Systems der Straßen, Plätze und Häuserinseln erscheint nur dann motiviert, wenn dadurch ein wesentlicher Vorteil oder wenigstens eine Verschönerung der Stadt erreicht wird.

b) Ein Anschließen an das Bestehende, soweit es vereinbar ist mit der Zweckmäßigkeit und Schönheit, erscheint nicht nur aus Gründen der Staatswirtschaft und der Billigkeit, sondern auch aus artistischen Gründen empfehlenswert.

c) Außer der durchgängigen Erweiterung und Regulierung der alten Straßen hält Unterzeichneter noch folgende Hauptveränderungen für unerlässlich.

Erstens: Verbindung des Punktes, wo sich die Kleine Johannisstraße mit der Großen vereinigt, mittelst gerader Straßen, mit dem Holzdamn einerseits und mit der Steinstraße andererseits, wodurch nicht unerhebliche Expropriationen bedungen sind.

Zweitens: Bildung einer direkten Kommunikation des Katharinen-Kirchspiels mit der Börse mittelst eines Durchbruchs in der Ecke des alten Rathauses.

Drittens: Verbindung der Alten Wallstraße mit dem Jungfernstieg. Gradlegung derselben und damit verbundene Verschüttung der kleinen Alster, sowie Einfassung des Kanals in parallele Ufer.

Viertens: Fortsetzung der Königstraße und Anschluß derselben an den Punkt in der Großen Johannisstraße, wo sich mehrere Hauptstraßen vereinigen.

Fünftens: Anlegung eines Dammes hinter dem Holzdamn.

Sechstens: Verbindung der Rosenstraße mit St. Petri-Kirchhof.

Siebtens: Erweiterung des St. Petri-Kirchhofes auf Kosten der beiden kleinen Häuserinseln zwischen Paulstraße und dem genannten Kirchhofe.

Achtens: Entfernung der halb abgebrannten Häuser neben dem Schulgebäude.

Für die Anlage von Quais an den Ufern der Alsterkanäle läßt sich vieles sagen, aber es fehlt auch nicht an guten Gründen, die dagegen sprechen. Unterzeichneter wagt nicht, sie hier mit in die Reihe des Unerlässlichen hinzustellen.

d) Diese unerlässlichen Veränderungen sind alle in dem Lindleyschen Plane berücksichtigt, aber daneben verwirft Herr Lindley für den ganzen Stadtteil, der südlich von der langen schnurgeraden Straße fällt, die er von der Mitte der Deichstraße bis zum Ferdinandsfort zieht, fast gänzlich das alte bisher bestandene Straßensystem.

Unterzeichneter kann sich nicht davon überzeugen, daß das neue dafür aufgestellte System besser ist. Viel-

mehr würde es an vielen Stellen, abgesehen von den Schwierigkeiten der Expropriation so vieler Besitzer, eine Entwertung der noch erhaltenen Grundstücke zur Folge haben, weil die mehrsten von diesen Straßen eine notwendige Kommunikationslinie nicht bilden, wie dies bei den alten Straßen doch größtenteils der Fall ist.

e) Die konsequente Durchführung der schon erwähnten großen Hauptstraße in schnurgerader Richtung nordöstlich quer durch die Stadt erheischt große Opfer und hat keinen realen Nutzen. Vielmehr führt diese Richtung ab von der eigentlichen Hauptstraße, die von der Mühlenbrücke nach der Neustadt geht, sie leitet den Fremden unfehlbar irre, der nach dem Altonaer Tore zu gehen glaubt, indem er die gerade Hauptrichtung verfolgt.

Besonders unratsam erscheint Unterzeichnetem das konsequente Verfolgen dieser Richtung quer über den Hopfenmarkt, welcher dadurch seinen Charakter als Marktplatz verliert. Man soll die Märkte und Plätze vielmehr als Auflösungspunkte verschiedener in unregelmäßigen Richtungen sich vereinigender Straßen benutzen.

Der Platz zwischen der neuen Börse und der Alster ist mit Ausnahme einer einzigen Häuserinsel für neue und öffentliche Anlagen disponibel. Übrigens gibt es gewiß viele Mittel und Wege, um innerhalb der von Unterzeichnetem empfohlenen Grenzen Gutes und Schönes zu schaffen, und es liegt ihm ferne, in dieser Beziehung irgend ein bestimmtes System als das richtige bezeichnen zu wollen.

Hamburg, den 28. Mai 1842.

unterz. Gottfried Semper,

ord. Professor an der Akad. d. b. Künste zu Dresden, Ritter d. E. V. O.

7) Die Kommission scheint etwas Ähnliches empfunden zu haben, denn im Protokoll vom 9. Juni wird ausdrücklich hervorgehoben: „die Kommission finde keine Bedenken, die Unterschriften mit lithographieren zu lassen; indessen verstehe es sich, daß die den Sinn der Unterschriften erläuternden Worte: ‚Beilage zum Bericht und Gutachten des 28. Mai 1842‘, sowie die ursprüngliche Betitelung, welche Herrn Lindley als Verfasser benenne, in die Lithographie aufzunehmen sei, indem sonst eine Trennung des Planes von dem Gutachten würde stattfinden können, was mit den Unterschriften nicht zulässig sei.“

In der letzten Voraussetzung irrte sich die Kommission gründlich. Der Plan erhielt trotz der Unterschriften ein völlig selbstständiges Dasein.

8) Ganz ähnlich spricht sich Hübbe in einem langen Gutachten aus, das er der Kommission gleichzeitig vorlegt.

9) Im Protokoll des 9. Juli heißt es: „Herr Hübbe habe der technischen Kommission aus eigenem Antriebe das anliegende Memorial nebst Riß eingereicht; die technische Kommission erlaube sich, auch die darin enthaltenen Vorschläge zur Kenntnis der Rats- und Bürger-Deputation zu bringen, dürfe dabei jedoch nicht verhehlen, daß durch

dieselben weder in Hinsicht auf Schönheit oder Feuergefährlichkeit, noch in pekuniärer Beziehung irgend etwas gewonnen werde.“

10) Alexis de Chateauneuf war als Sohn eines durch die Revolution aus Frankreich vertriebenen Edelmannes 1799 in Hamburg geboren. Er war unter Wimmel zum Architekten geworden, ist aber zu bezeichnen als ein Schüler Weinbrenners, dessen Schinkel verwandte Art ihn vornehmlich beherrschte. Die ersten Sitzungen der Kommission fanden in seinem berühmten Bau des Abendrothschen Hauses am Neuen Jungfernstieg statt, das LICHTWARK das beste Wohnhaus dieser Zeit genannt hat. Ähnlich wie Schinkel entwickelt er neben seiner klassizistischen Formensprache auch eine gothisierende Ausdrucksweise, was teils mit der großen Aufgabe des Wiederaufbaues der Petri-Kirche, teils mit englischen Eindrücken in Zusammenhang stehen mag. Bei den Bauten im mittelalterlichen Geist bevorzugte er den Ziegelbau und wurde dadurch ein erster Beleber dieses Materiales. Er starb 1853. In einem Nachruf, den ihm das „Royal Institute of British Architects“ widmete, wird von seiner Tätigkeit gesagt:

„It may be safely affirmed, that no one strove more assiduously or successfully than M. de Chateauneuf to carry out the restoration of his native city. A commission having been appointed to remodel the plan of the destroyed quarter, he was nominated President, and many of the important improvements effected were originated by him; among which may be specially mentioned the arcaded porticoes by the side of the Alster Canal and those flanking the square of the Exchange; the former were also subsequently carried out from his detailed plan.“

11) Semper scheint auch sonst im Zusammenhang mit den Arbeiten des Wiederaufbaues manchmal als Gutachter aufgetreten zu sein. So finden wir in den Akten einen höchst eingehenden Auszug aus einer Denkschrift, die er über die Eigenschaften von Sandsteinen verfaßt hat.

12) Zu diesem Plane vom 3. August habe ich in einem Aktenbündel als Beilage zu einem Schriftstück ein interessantes Deckblatt auffinden können, das in Chateauneufs Handschrift das gleiche Datum trägt. Das Blatt zeigt uns erst deutlich, was der Künstler mit dem Alten Jungfernstiege vorhatte. Im Plan vom 3. August war vorgeschlagen, die Schleuse zwischen Alster und Elbe an die Stelle der Jungfernstiegbrücke zu legen, und nun heißt es in der Beschreibung des Planes weiter: „Die Erdausfüllungen zu beiden Seiten dieser vortretenden Schleuse glaubten wir nicht besser benutzen zu können, als einerseits zu einem Blumenmarkt zwischen Neuerwall-Pavillon und der Schleuse und andererseits in der Ecke der beiden Jungfernstiege zu einer dritten 5 à 4 Fuß niedriger zu legenden Terrasse mit einem dem Menschenzuge entzogenen großen Sitzplatz und Blumen-Parterre.“ Dieser Gedanke ist in dem Blatte durchgeführt. Durch die Rückverlegung der Schleuse fiel der Plan später glücklicherweise

von selbst. Er ist uns aber in doppelter Hinsicht interessant, einmal weil hier die Art, wie Semper die Alsterbecken-Ecke behandeln wollte, noch einmal nachklingt (vergl. seinen Plan Abb. 5) und zum anderen, weil hier jener Vorbau im Zuge des Neuenwalls vorspukt, der später bei der Umgestaltung des Jungfernstieges durch F. Andreas Meyer im Alsterbecken entstand.

13) Es muß hervorgehoben werden, daß Lindley in der Zeit, in die dieser ganze Umwandlungsprozeß fällt, der Kommission nicht angehörte. Er trat am 6. Juli aus und wurde erst am 12. September vom Senat wieder zu den Beratungen berufen, was die „Technische Kommission“ mit den vielsagenden Worten quittiert: „In der Erwartung, daß Herr Lindley dieser Aufforderung, den Beratungen über die Ausführung eines Bauplanes beizutreten, Folge leisten werde, müsse diese Bereitwilligkeit umso mehr anerkannt werden, als der nunmehr von Rat und Bürgerschaft genehmigte Bauplan nach ganz entgegengesetzten Prinzipien und in allen wesentlichen Stücken von dem früheren Plane des Herrn Lindley abweichend entworfen ist.“

Erst nach der vorliegenden Darstellung des aus den Plänen und Akten rekonstruierten künstlerischen Entwicklungsprozesses ist mir bekannt geworden, daß die Frage der Plan-Urheberschaft in den 50er Jahren zu lebhaften Erörterungen führte. In einer Schrift von C. F. REICHARDT, die den harmlosen Titel „Hamburgs Staatsbauwesen“ trägt (Otto Meißner 1857), wird mit der diktatorischen Stellung, die Lindley sich allmählich im ganzen Hamburger Bauwesen erwarb, gründlich ins Gericht gegangen. Von den Lindley selbst zugeschriebenen Architektur-Leistungen wird darin gesagt, daß bei seinen Ingenieur-Arbeiten „die architektonischen Pläne der Natur der Sache nach gar nicht von ihm herrühren und das etwaige künstlerisch Verdienstliche derselben allein auf Rechnung des jedesmaligen Architekten zu bringen, von dem man die Zeichnungen anfertigen ließ, wird der Ingenieur Lindley wohl selber nicht in Abrede stellen wollen. Es verdiente dieses als vollkommen selbstverständlich auch gar keiner besonderen Erwähnung, wenn man nicht in laienhaftem Unverstande und in blinder Lobhudelei auch hierin versucht hätte, die öffentliche Meinung irrezuleiten.“ Daß Lindley trotzdem in alle künstlerischen Fragen hereinreden will, bezeichnet REICHARDT als einen öffentlichen Schaden. „Bei dem feststehenden Mangel an jeglicher Befähigung auf dem hohen Kunstgebiete der Architektur“ weist er die „auch hier gern hereinpfschenden Übergriffe“ des Ingenieurs ernsthaft zurück, denn „so viel steht in allen zivilisierten Ländern fest: daß in allen baulichen Angelegenheiten, in denen die Kunst, das Ästhetische überhaupt mit in Frage kommt, der Architekt über dem nur vorbereitenden Ingenieur steht.“

Er weist dann „die vollkommene Absurdität der noch immer hin und wieder auftauchenden, in gewissen Kreisen und Lokal-Blättern

beliebten Phrasen“ nach, „der Wiederaufbau des abgebrannten Stadtteils sei von englischen Ingenieuren geschaffen worden“, und sagt: „da zufällig oder absichtlich der Lindleysche Plan damals in Tausenden von Exemplaren verbreitet wurde und deshalb nebst dem späteren ausgeführten Bauplane vom 1. September der Öffentlichkeit vorliegt, so kann jeder, der sich wirklich überzeugen will, noch heute eine Vergleichung beider leicht vornehmen.“

Wir haben gesehen, daß dieser Vergleich dafür spricht, daß REICHARDT in der künstlerischen Beurteilung Lindleys im Grunde Recht hat.

Trotz allem herrschte der Einfluß des Ingenieurs in Hamburg weiter und wurde so mächtig, daß Lindley schließlich sogar die „Technische Kommission“ nach zwölfjährigem Bestehen 1855 sprengte, als sie mit ihm in Konflikt geriet.

14) Chateauneufs kunstverständiger Gönner, der hochgebildete und einflußreiche Syndikus Karl Sieveking, der im August 1842 in Dresden an der Elbschiffahrts-Kommission teilnahm, verkehrte dort häufig mit Semper. Er schreibt von ihm: „Er besuchte mich jüngst, als ich eben einen Brief Chateauneufs erhalten, worin dieser sich sehr zufrieden mit dem von der Bürgerschaft genehmigten Bauplan und mit der Aussicht, die sich für ihn eröffnet, äußert, bei Erneuerung der Gertrudenkapelle den Hauch des 13. und 14. Jahrhunderts zu stehlen. Und was Semper sichtlich erfreut, war der schließlich ausgesprochene Wunsch, daß dieser den Plan des Wiederaufbaues der Stadt beurteilen möge“ (Bilder aus vergangener Zeit Hamburg 1887, II 2, S. 261).

Diese Beurteilung führte dann zu der Gegenskizze Sempers, die in Abb. 12 und 13 zu sehen ist.

15) Syndikus Sieveking, dem er den Plan schickte, beurteilt ihn ganz anders. Es ist dieses Blatt, über das er am 24. September 1842 an Chateauneuf schreibt: „... er (der Plan) wird wenigstens dazu dienen, wie Lindleys erster Plan, den Gesichtskreis zu erweitern. Der Backstein führt von selbst auf wenig durchbrochene Mauerflächen, wie am Dogenpalast. Wie der den belgischen Rathäusern entlehnte Turm hinlänglich zu motivieren, ist mir noch nicht ganz klar. Dem malerischen Eindruck würde es allerdings sehr förderlich sein, wenn die Alsterwasserkünste, wie Semper angenommen, in einem zweiten Turm zur Seite vereinigt würden, doch wird die Elbe diese Künste wohl ganz entbehrlich machen“ (Die Geschichte des Hammerhofes II. Teil, S. 136).

Dieses freundliche Interesse des mächtigen Mannes ging sogar noch weiter. Während er dies an Chateauneuf schrieb, tauschte er mit Semper selbst Gedanken aus, die sich um die gleiche Frage der Gestaltung der Rathausanlage drehen, und wir können auch die Spuren der Arbeit, die sich daraus entwickelte, deutlich wiederherstellen. In Chateauneufs Nachlaß findet sich eine Zeichnung (Abb. 13 a), die einen Versuch darstellt, das Rathaus in unmittelbare Verbindung mit

dem vorderen Becken der Kleinen Alster zu bringen, so daß es sowohl diese Wasserfläche, als auch die der Binnenalster malerisch beherrscht. Ich sah in ihr anfangs einen Beweis dafür, wie eingehend dieser Gedanke der Wasserverbindung Chateauneufs Phantasie beschäftigt hat, und wunderte mich nur über die genaue Durchführung des Grundrisses, die auf ein volles architektonisches Projekt des Gebäudes schließen läßt.

In Wahrheit ist dieses Blatt ein Irrläufer unter Chateauneufs Papieren: es rührt von Semper her.

Im Besitz der Nachkommen des Syndikus Sieveking befindet sich eine signierte Bleistiftzeichnung Sempers, die eine Perspektive zum Hamburger Rathaus darstellt; in dieser Blatte fand ich den genauen Aufriß zu jenem Grundrißplan, der unter Chateauneufs Arbeiten eingeordnet ist (Abb. 13^b).

Wie ein Brief des Syndikus vom 25. September 1842 zeigt, haben wir es hier zu tun mit einem Projekt, das Semper machte in Erfüllung von allerlei gelehrt ausgedachten Anregungen, die Sieveking ihm gab. Er schreibt in jenem Brief: „Ihr schöner Entwurf für das Hamburger Rathaus (gemeint ist die Skizze Abb. 12 und 13) hat in mir den Wunsch angeregt, für Türme ein architektonisches Motiv aufzufinden.“ Er verbreitet sich dann über die Motivierung eines großen Wasserturmes und zweier Treppentürme, die er als Turm des Rats und als Turm der Bürgerschaft auffaßt, und fährt fort: „Hier würde ich indessen der Kunst größere Freiheit lassen, den Turm des Rats und den der Bürgerschaft verschiedenartig auszubilden. Dem Turm des Rats würde ich Uhr und Blitzableiter, dem der Bürgerschaft Glocke und Wetterfahne vindizieren. Bei dem ersten würde der Würfel, welcher die Uhr enthält, sich durch das Zwölfeck, das Symbol der Schöppenbank, in das vierundzwanzigeckige Polygon auflösen können, welches der Zahl der Senatsmitglieder entspräche. Bei dem zweiten wären die fünf Kirchspiele an den fünf Seiten des Turms durch die Schutzheiligen zu versinnbildlichen. Vielleicht könnte die Architektur auch hier in den aufsteigenden Geschoßen an die 15 Oberalten (5 × 3), das Kollegium der Sechziger (5 × 12) und 180er (5 × 36) erinnern. Mich dünkt, solche arithmetischen Phantasien dienen dazu, den künstlerischen Gedanken des Architekten zu begrenzen, wie die Aristotelischen Einheiten den dramatischen Dichter“ (Gesch. des Hammerhofes, Teil II, S. 137 ff.)

Dieses Programm erfüllt Semper in seinem Projekte. Die Art, wie er sich mit solcher architektonischen Allegorie, die ihn kaum sehr erfreut haben dürfte, abfindet, zeigt mehr seine künstlerische Beweglichkeit, als daß sie befriedigen könnte. Was uns aber unmittelbar interessiert, ist der neue Versuch jener Wasserverbindung, der Semper auf ganz ähnlichem Wege zeigt, wie ihn Chateauneuf auch gegangen ist, dann aber zu Gunsten eines einfacheren und dadurch größeren Gedankens überwunden hat.

Der Zufall will, daß wir auch festzustellen vermögen, wie Chateauf sich zu diesem dritten Semperschen Projekt gestellt hat. Im Gegensatz zu der Abweisung, die er dem zweiten Projekte zuteil werden ließ, scheint er es mit Interesse verfolgt zu haben. Vielleicht klangen seine eigenen ursprünglichen Absichten dabei wieder in ihm an.

Am Ende des Jahres 1842 berichtet Syndikus Sieveking, der den Winter mit seiner Familie in Dresden zubrachte, von einem Hamburger Aufenthalt: „Chateauf äußert sich sehr zufrieden über den Fortgang des Neubaus; ich besprach mit ihm den Platz des neuen Rathauses, und er ging aufs freundlichste auf Sempers Gedanken ein. Ich traf ihn mit Rissen und Plänen umgeben. Die Restauration der Gertrudenkapelle und der Petrikerche unter seiner Leitung ist beschlossen, und sein Wirkungskreis hat sich auf erfreuliche Weise erweitert“ (Bilder aus vergangener Zeit II. 2, S. 265).

Es ist dies dritte Projekt, von dem die Rede ist. Der in der eigenen Tätigkeit befriedigte Mann ist anderen Gedanken gegenüber zugänglicher geworden.

16) In der Skizze vom 25. Mai (Abb. 7) macht Chateauf das nur wenig besser und kann nicht einmal wie Lindley die Rücksicht auf die Verkehrsverbindungen als Grund dafür anführen. Es ist interessant zu sehen, wie Semper in seinem Plane vom 26. Mai (Abb. 5) die Kirche zunächst an der gleichen Stelle zu zeichnen anfang, an der sie auch bei Chateauf steht, und dann erst davon abließ, so daß anzunehmen ist, daß in seiner ersten Skizze vom 21. Mai sein nunmehriger Vorschlag noch nicht enthalten war, Chateauf ihn also nicht kannte, als er seine Eindrücke am 25. Mai zu Papier brachte.

17) Der Brief, der sich in den Akten des Syndikus Banks vorfindet, lautet: „Bei der vielleicht noch einzigen obschwebenden Stadtanlage in der Brandstätte zwischen Hopfenmarkt und Burstah ist von der „Technischen Kommission“ eine Passage in Vorschlag gebracht worden. Je mehr ich mir die Ausführung derselben vergegenwärtige, je vorteilhafter erscheint mir dieselbe (auch in pekuniärer Hinsicht). Ein solches Schirmdach im Achsenpunkt der Stadt würde eine für alle Zukunft dankbar benutzte Wohltat sein, und Sie verzeihen es daher gewiß, daß ich mir erlaube, nochmals privatim darauf zurückzukommen.“

18) In Sempers Gutachten über den Turm der Nikolai-Kirche heißt es: „daß wenigstens in Beziehung auf Baufähigkeit kein Grund zum Niederreißen dieses alten Denkmals zu suchen ist. Ebensowenig aber ließe sich aus anderen Gründen (nach Ansicht des Unterschriebenen, die in den jetzigen Umständen laut auszusprechen er sich für verpflichtet hält) eine solche Maßregel verteidigen. Sie würde unfehlbar von der nächsten Zukunft verdammt werden, ja vielleicht schon von der Mehrzahl der Jetztlebenden, — sicher ist wenigstens der kunstliebende Teil des Publikums dagegen. Sie würde in Kurzem eben so beurteilt werden, wie jetzt das Niederlegen des alten Domes. . . .“

Durch unseliges Nivellieren und Verachten der historischen Überlieferungen haben die letzten Jahrzehende genug gesündigt, — überlassen wir künftig den Unglücksfällen und der alles zerstörenden Zeit das Amt der Vernichtung; greifen wir ihr weder vor, noch suchen wir einen barbarischen Genuß darin, das Wenige, was die große Weltzerstörerin noch stehen ließ, mit Haken, Hammer und Spaten hinterher vollends zu vernichten. Dresden, 10. Januar 1843.“

19) Den Gedanken, das Niveau der Alster in die Kanäle eintreten zu lassen, hat Lindley zuerst vertreten, augenscheinlich aus Gründen der Vorflut-Regulierung. Er legt Gewicht darauf, daß dieses im Protokoll vom 22. Juni 1842 ausdrücklich nachgetragen wird. Er will aber diese Einführung wesentlich weiter in die Kanäle herauschieben und dann zwei Schleusen in ihnen anlegen. Die Meinungsverschiedenheiten über diese Schleusenfrage führen sogar zu dem Vorschlag der Bausektion der „Rats- und Bürger-Deputation“, die schiffbare Verbindung zwischen Alster und Elbe gänzlich aufzugeben, was aber die „Technische Kommission“ in richtiger Erkenntnis als „unverantwortlich“ bezeichnet.

20) Der Verfasser dieses Schreibens war der Architekt Carl Friedrich Reichardt, der seit dem 16. Juli 1842 der Kommission angehörte, bis er am 24. Februar 1843 zum Sachverständigen der „Rats- und Bürger-Deputation“ berufen wurde. Er war 1803 bei Halle geboren, stammte aus Schinkels Schülerkreis und kam nach weiten Reisen in Amerika 1840 nach Hamburg.

Er wurde offenbar infolge seiner Broschüre „Einige Worte über die Wahl des Planes zum Wiederaufbau Hamburgs“ (1842) in die „Technische Kommission“ berufen. Diese verständige kleine Schrift zeigt in der grundsätzlichen Beurteilung der Frage der Straßenführung eine auffällige Ähnlichkeit mit den Anschauungen, die Semper in seinem Gutachten entwickelt, ohne daß ein Zusammenhang angenommen zu werden braucht, denn Reichardt erweist sich auch späterhin als ein Mann, der den aufs Große gehenden Auffassungen Sempers natürliches Verständnis entgegenbringt. Noch 1855 singt er in einer Schrift „Über den neuen Rathhaus-Bau“ dem Semperschen Plane ein begeistertes Loblied, und so kann man wohl annehmen, daß er auch während der Zeit seiner Tätigkeit in der Kommission dazu beigetragen hat, den Semperschen Gedankengängen neues Leben zu verschaffen. Die Protokolle geben über seine persönliche Arbeit während der Beratungen so gut wie keinen weiteren Aufschluß.

Unter seinen Bauten ist das Gebäude der Reichsbank noch heute als würdige Leistung bekannt, während sein vornehmes „Hotel St. Petersburg“ an der Ecke von Jungfernstieg und Alsterarkaden durch einen ungewöhnlich geschmacklosen Neubau ersetzt ist. Ganz vergessen aber scheint mir zu sein, was er als außerordentlich weit-sichtiger Schriftsteller für seine Vaterstadt getan hat. Von seinem Kampf gegen den schädlichen Einfluß der allmächtigen Ingenieure

war schon die Rede; wenn man aber seine „Freien Phantasien über Hamburgs bauliche Ausdehnung und äußere Verschönerung“ (Hamburg, Heroldsche Buchhandlung 1854) liest, glaubt man bisweilen Lichtwarks Stimme zu hören.

21) Das Projekt zur zweiten Wassertreppe, die LICHTWARK mit dieser zusammen lobend zu nennen pflegte, derjenigen am Alstertor, wird dem Senat im April 1845 vorgelegt unter dem Namen des zweiten englischen Ingenieurs, der neben Lindley seit dem Bergedorfer Bahnbau in Hamburg eine große Rolle spielte, — Giles. Sie wird aber höchstwahrscheinlich auch von Maak gezeichnet sein. Von ihm sagt REICHARDT („Hamburgs Staatsbau-Wesen“, Seite 41): „Diesem nur zu bescheidenen Beamten der Baudeputation, der sich namentlich im speciellen Fach des Brückenbaues auch im Auslande bereits einen Namen erworben, gebührt allein das Verdienst, diesen für die gefällige äußere Erscheinung schwieriger zu behandelnden öffentlichen Bauwerken in den meisten Fällen eine befriedigende künstlerische Gestaltung gegeben zu haben.“

Es verdient festgehalten zu werden, daß das schöne Geländer, das hier am Alsterdamm die Ufermauern abschließt, wie in jener Vorlage erwähnt wird, dem des Alten Jungfernstieges nachgemacht wurde; es ist heute der einzige Zeuge der feinfühligsten Schlichtheit, mit der dieser einst architektonisch ausgebildet war.

22) Sieht man, wie Chateauforts Art sich hier in klassischer Formensprache natürlich äußert, so erscheint es zur Charakteristik der eigentümlichen baulichen Stimmungen der 40er Jahre höchst bezeichnend, daß ihm trotzdem die Vision des unmittelbar an diese Bauten anschließenden Rathausbaues stets in gothischem Gewande erscheint. Alle die flüchtig hingeworfenen Bleistiftskizzen für diese Aufgabe, welche der Nachlaß zeigt, klingen in ihrem Wesen entweder an das Londoner Parlamentsgebäude, oder aber an den Semper gegenüber so energisch abgelehnten Dogenpalast deutlich an. Es ist, als ob für Monumental-Bauten eine eigene Mode heraufstiege, die dann auch bei der Nikolai-Kirche ihr Opfer fordert.

Von Fritz Schumacher sind folgende Schriften erschienen:

HAMBURGER WOHNUNGSPOLITIK

VON 1818 BIS 1919

Verlag L. Friederichsen & Co., Hamburg

IM KAMPFE UM DIE KUNST

ZWEITE AUFLAGE

Verlag Ed. Heitz, Straßburg

STREIFZÜGE EINES ARCHITEKTEN

Verlag Eugen Diederichs, Jena

KULTURPOLITIK

NEUE STREIFZÜGE EINES ARCHITEKTEN

Verlag Eugen Diederichs, Jena

GRUNDLAGEN DER BAUKUNST

ZWEITE AUFLAGE

Verlag Georg D. W. Callwey, München

AUSBLICKE FÜR

DIE KUNSTTECHNISCHE ZUKUNFT

UNSERES VOLKES

Verlag G. Kiepenheuer, Weimar

KRIEGS-GEDÄCHTNISMALE

Verlag Alex. Koch, Darmstadt

LEON BATTISTA ALBERTI UND

SEINE BAUTEN

Verlag W. Spemann, Berlin

DIE KLEINWOHNUNG

ZWEITE AUFLAGE

Verlag Quelle & Meyer, Leipzig

DIE REFORM DER

KUNSTTECHNISCHEN ERZIEHUNG

Verlag Quelle & Meyer, Leipzig

VOM BAUME DER ERKENNTNIS

Verlag Quelle & Meyer, Leipzig

HAMBURGER STAATSBAUTEN

ERSTER BAND

Zirkel-Verlag Berlin

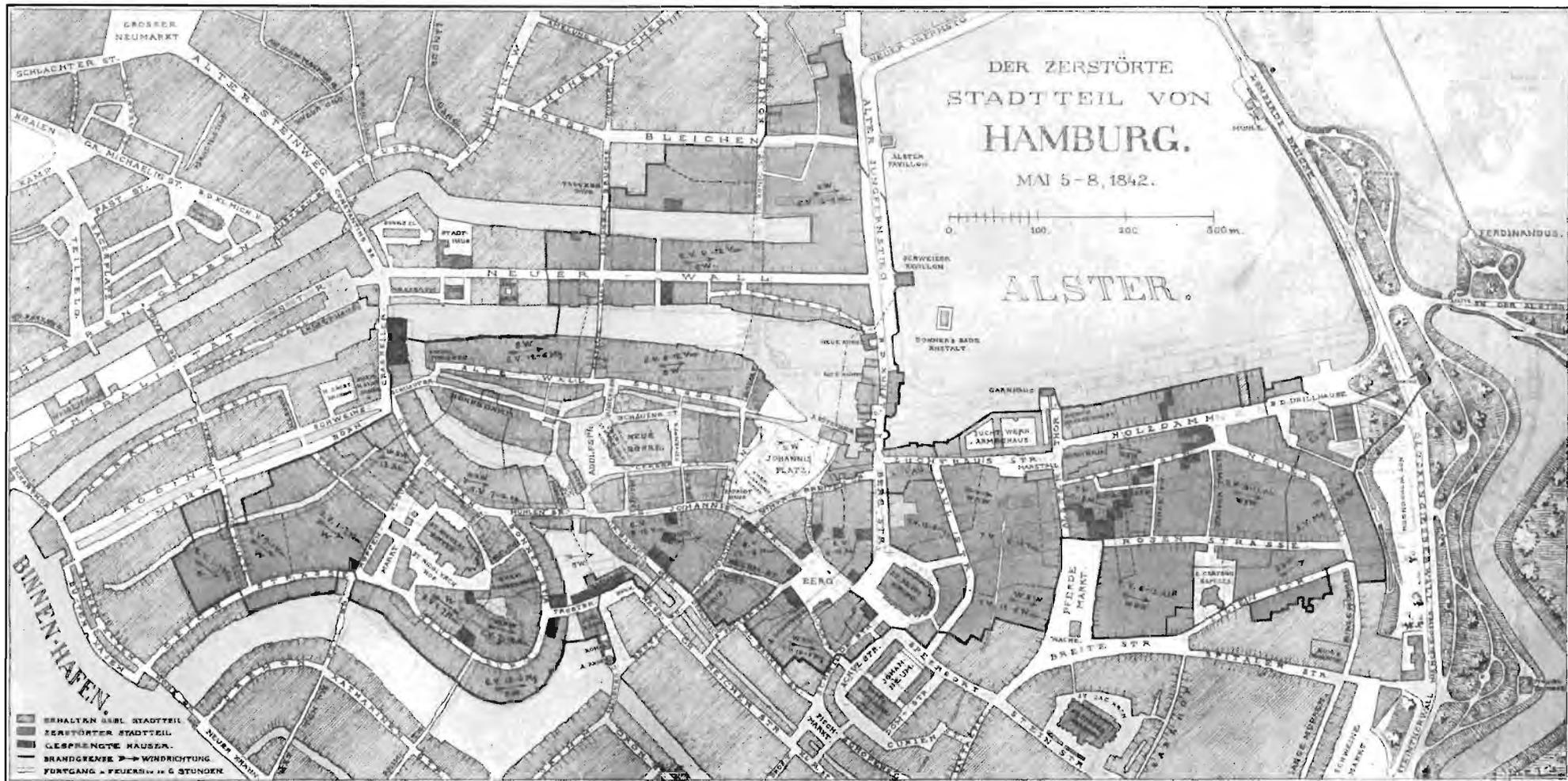


Abb. 1. Plan von Hamburg 1842 vor dem Brande. (Aus Faulwasser, Der große Brand und der Wiederaufbau von Hamburg. Otto Meißners Verlag).

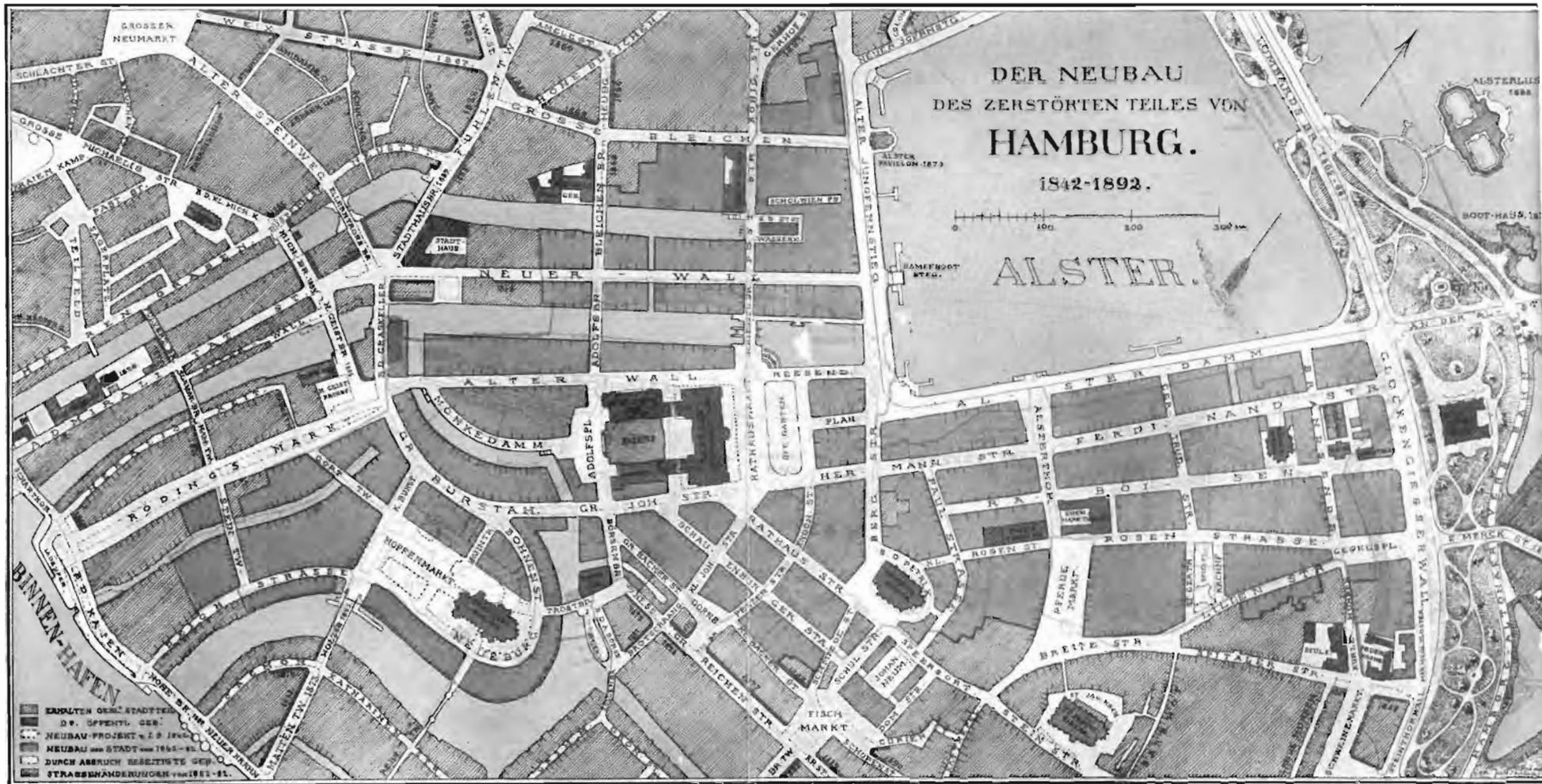


Abb. 2. Plan von Hamburg 1892 nach dem Wiederaufbau. (Aus Faulwasser, *Der große Brand und der Wiederaufbau von Hamburg*. Otto Meißners Verlag).

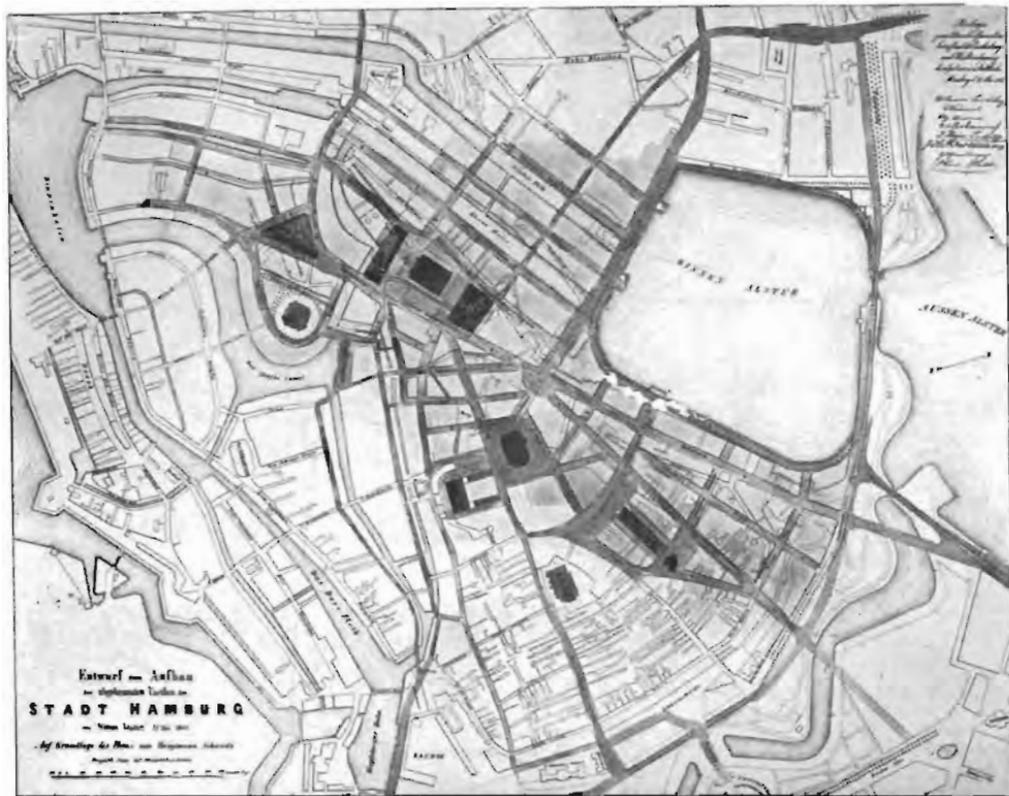


Abb. 3. Plan von Lindley. Von Lindley kolorierte Fassung der Beilage zum Gutachten der »Technischen Kommission« vom 28. Mai 1842. Hamburger Staatsarchiv.

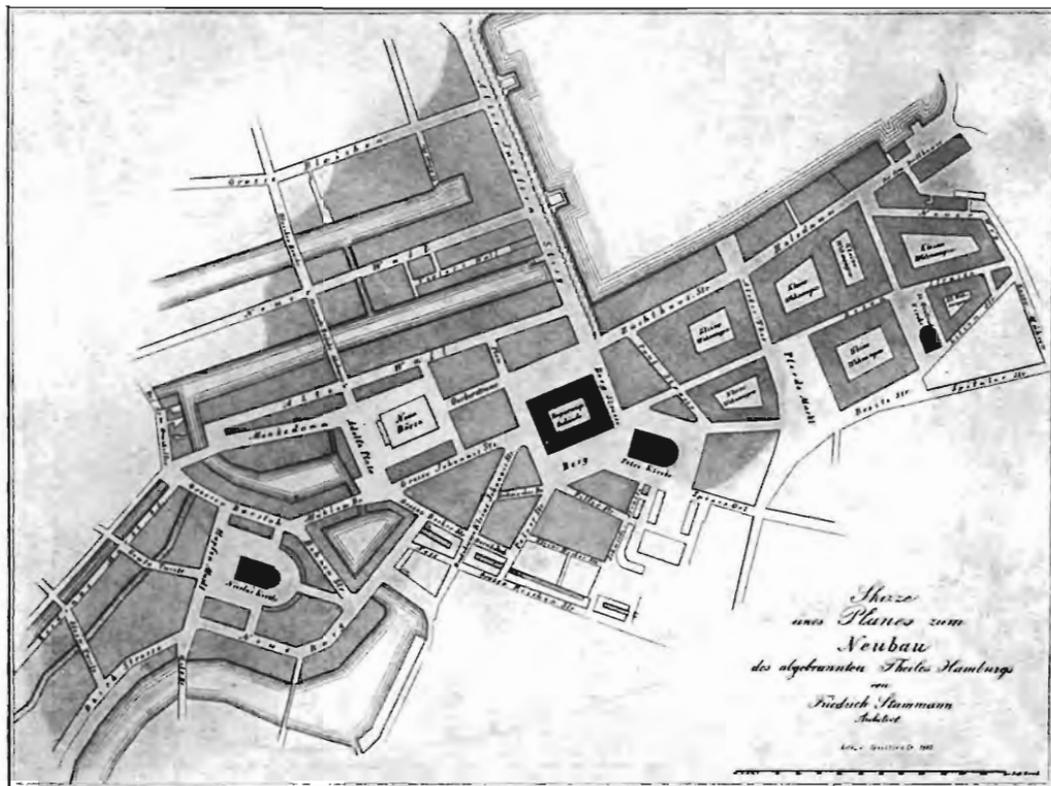
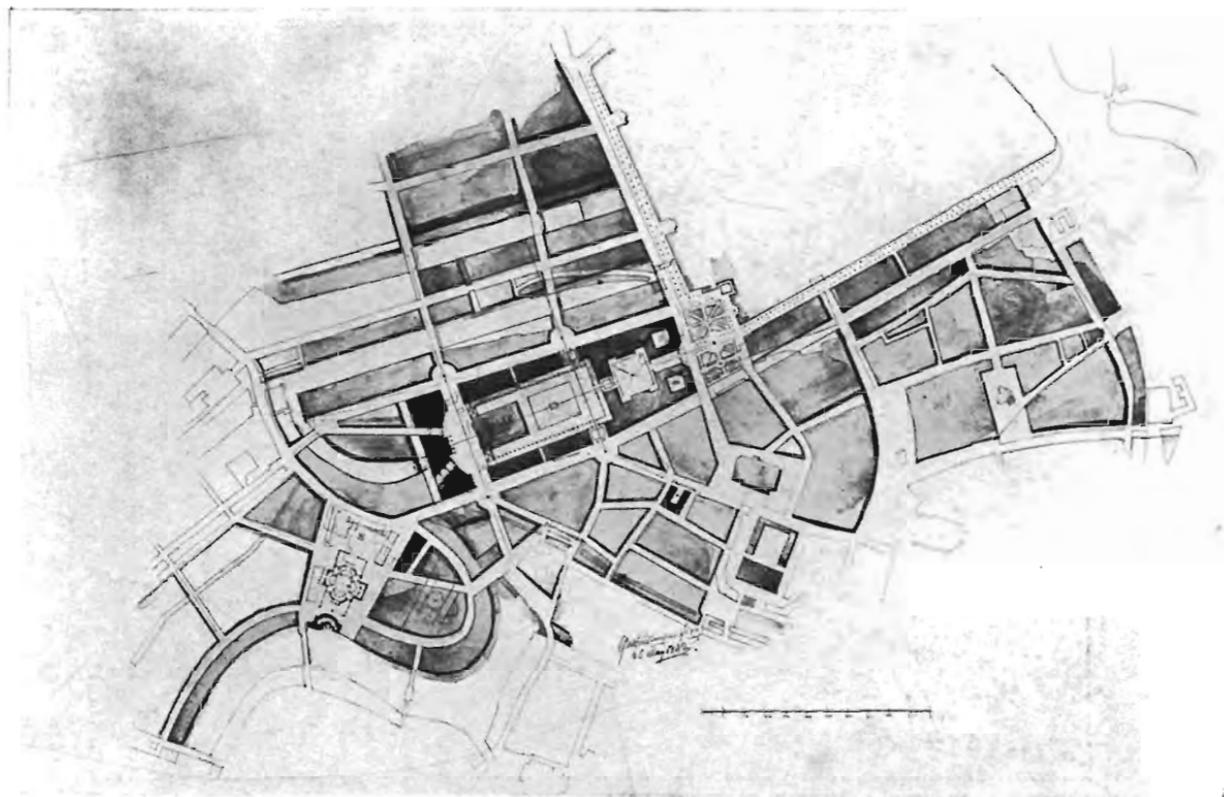


Abb. 4. Plan von Stammann. (Möglichste Erhaltung des Alten). Hamburger Staatsarchiv.



*Abb. 5. Plan von Gottfried Semper vom 26. Mai 1842. (Genauere Aufzeichnung seiner nicht erhaltenen Skizze vom 21. Mai.)
Hamburger Staatsarchiv.*

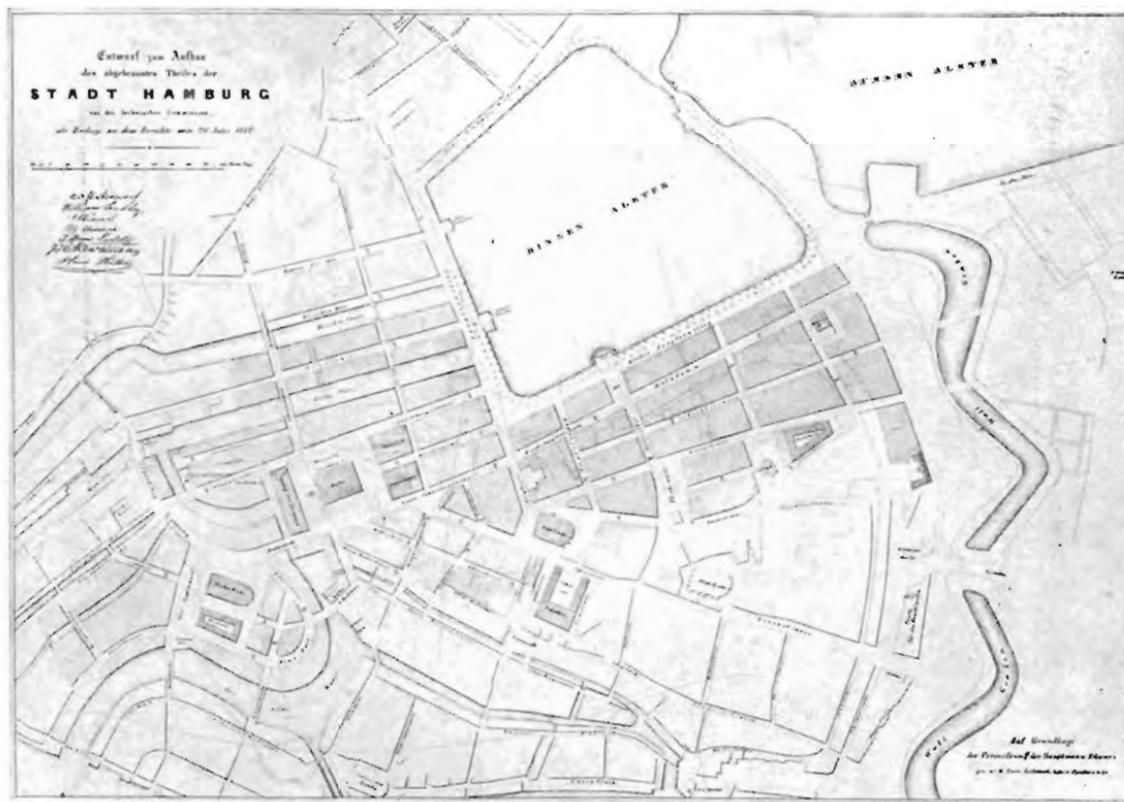


Abb. 6. Plan nach dem Vorschlag von Wimmel und Heinrich vom 26. Juni 1842. Hamburger Staatsarchiv.

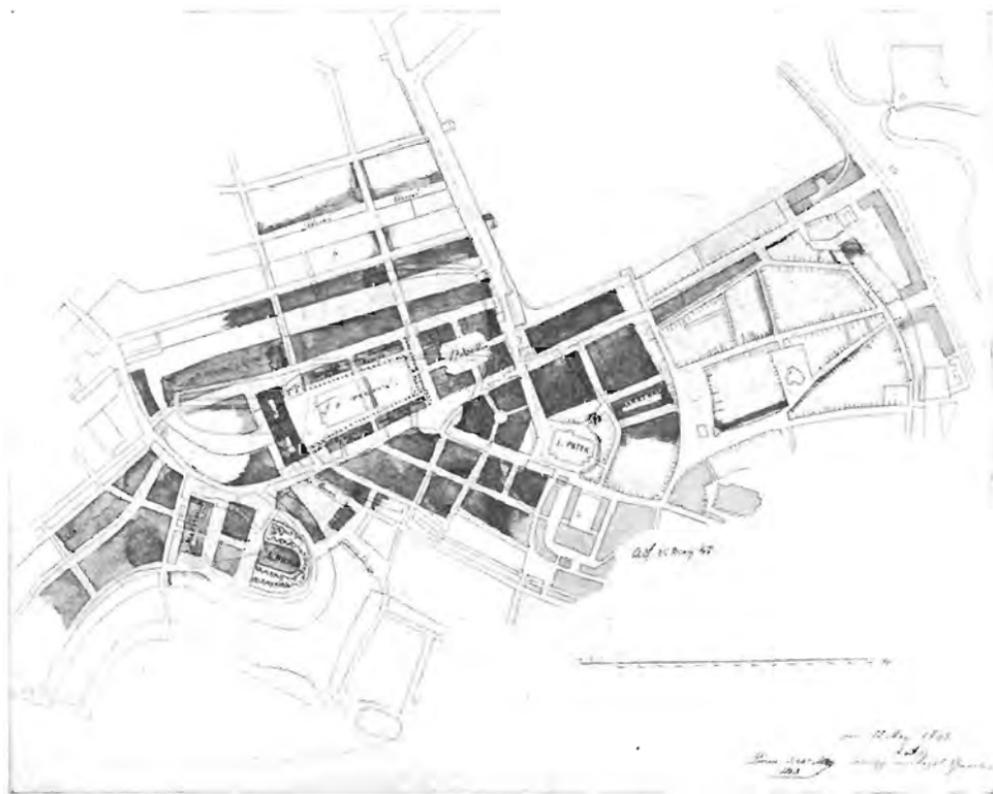


Abb. 7. Skizze von Chateaufort vom 25. Mai 1842.

Hamburger Staatsarchiv.



*Abb. 8. Plan vom 3. August 1842, ausgearbeitet von der »Technischen Kommission«.
Hamburger Staatsarchiv.*

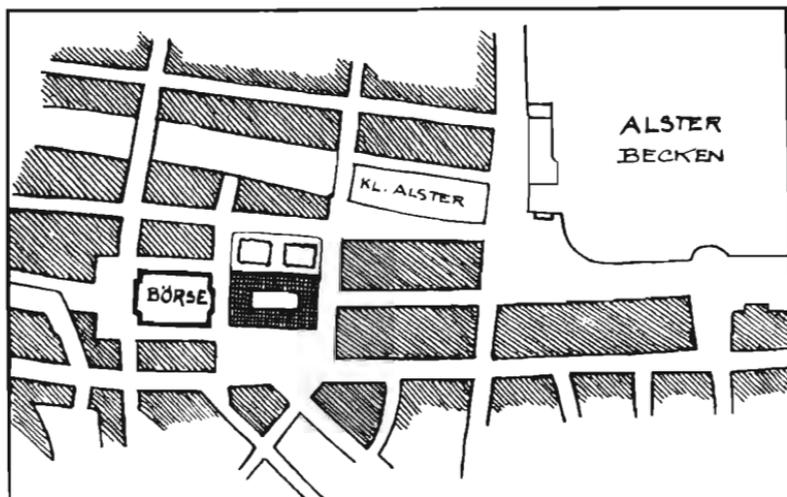


Abb. 8a. Mittelstück des Planes der »Technischen Kommission« vom 3. Aug. 1842. (Abb. 8).

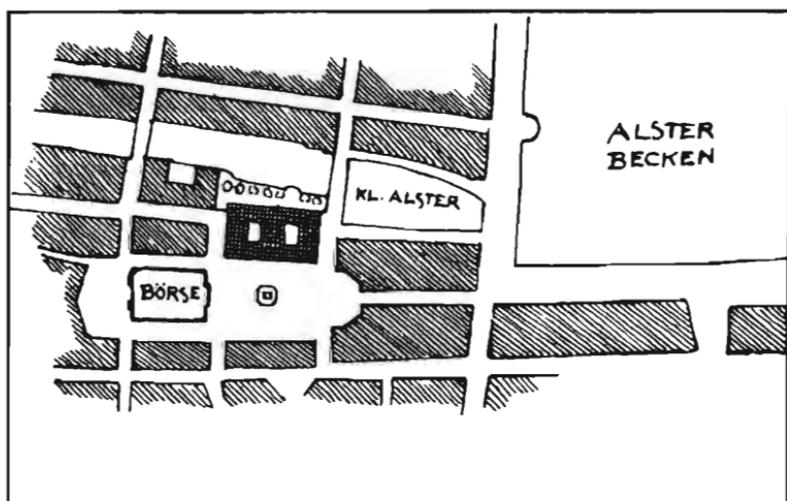


Abb. 9a. Mittelstück des Gegenplanes (Abb. 9) von Chateauf.

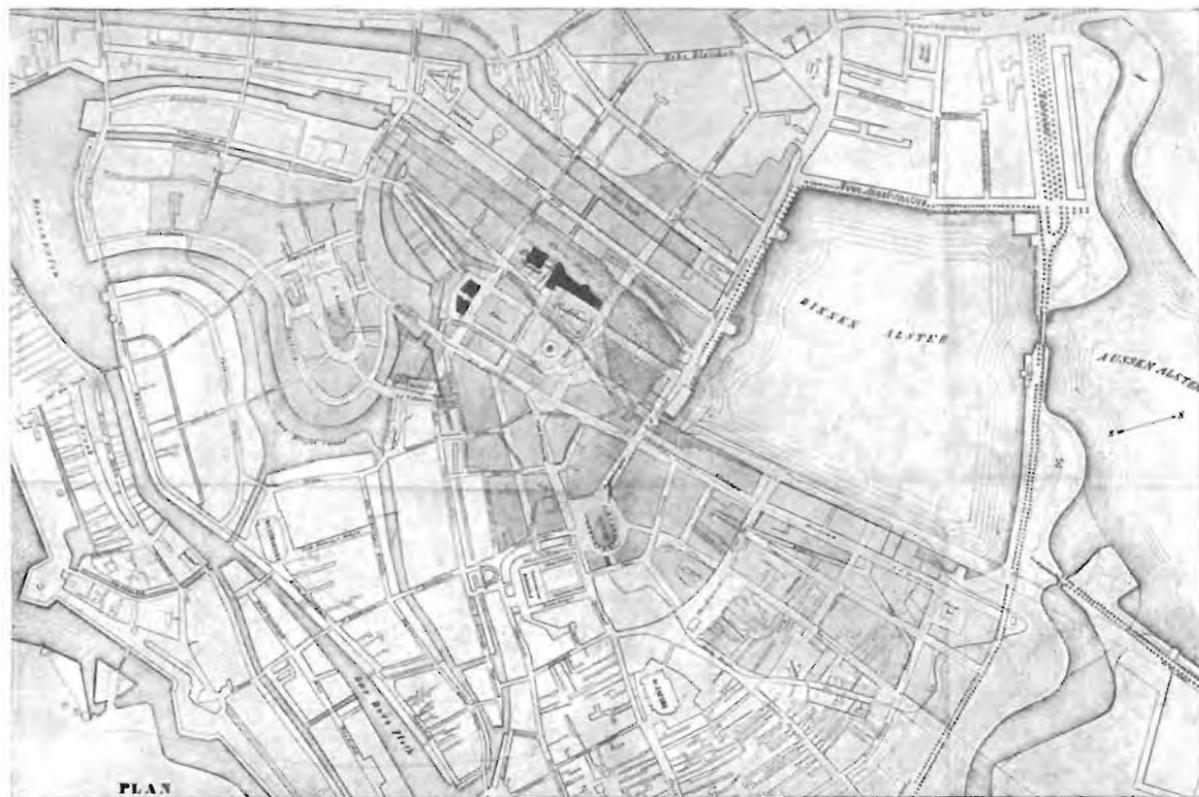


Abb. 9. Châteauneuf: Versuch der Gestaltung des Staatsbauten-Platzes zwischen dem 3. und 15. August.
(Die schwarzen Stellen des Planes sind Grünanlagen).
Hamburger Staatsarchiv.

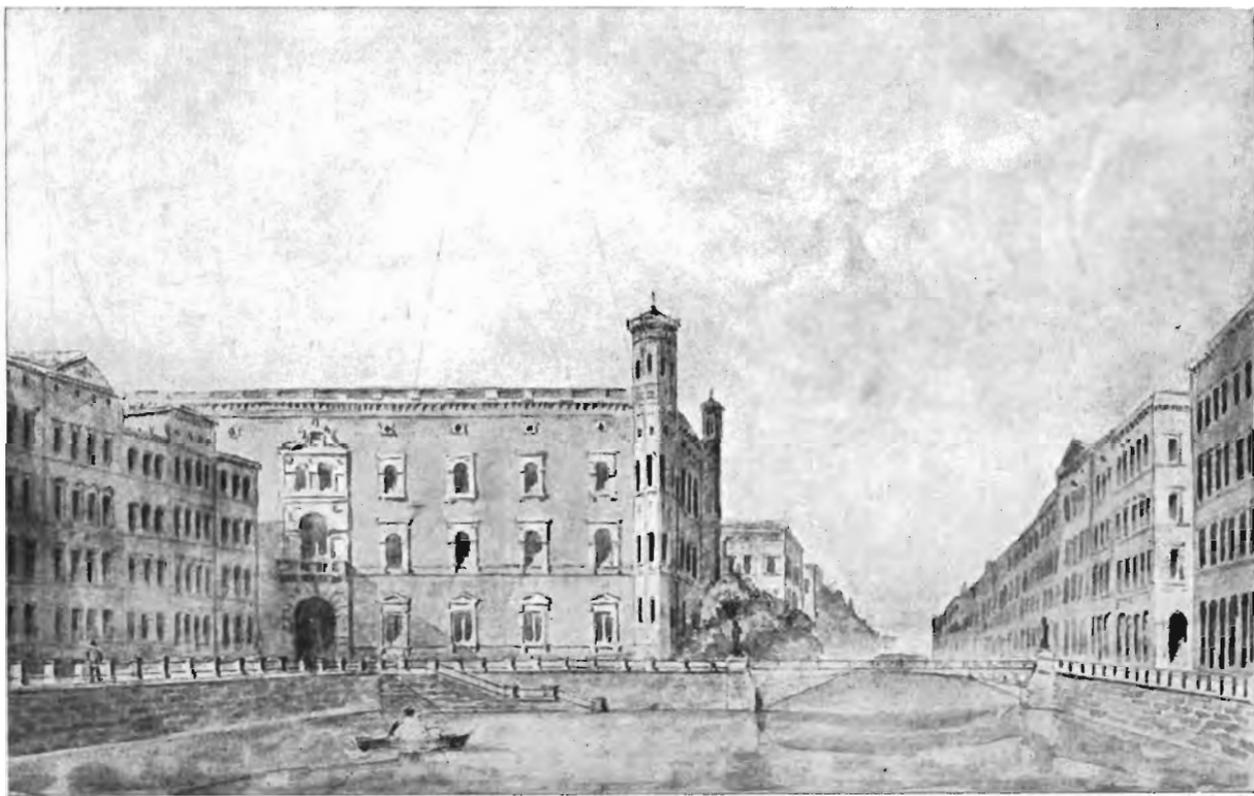


Abb. 10. Chateauneuf: Perspektivische Skizze zum Vorschlag auf Abb. 9 u. 9a (Rathausbau an der Kleinen Alster.)
Aus Chateauneufs Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen-Gesellschaft.

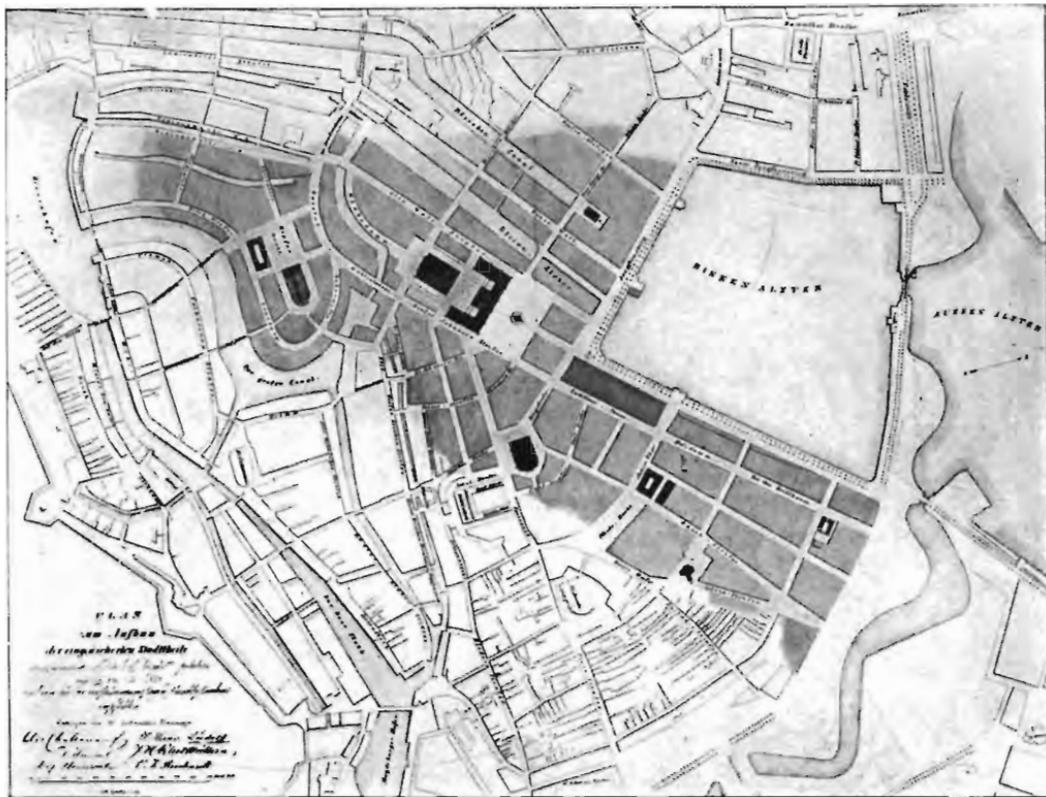


Abb. 11. Plan der »Technischen Kommission« vom 15. August (Chateaufort). Unterlage zum endgültig genehmigten Plan vom 1. September 1842, der mit diesem Plane übereinstimmt. Hamburger Staatsarchiv.

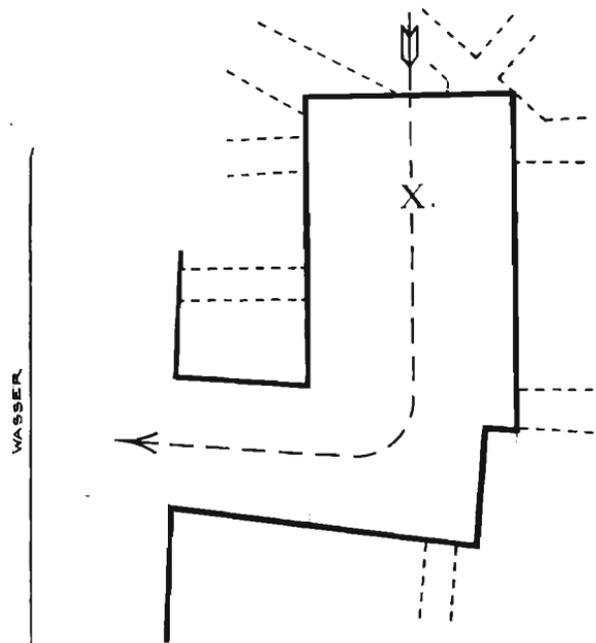
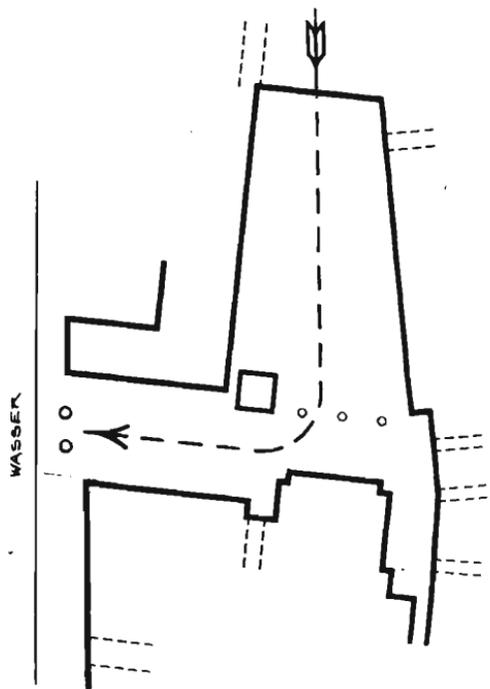


Abb. 11a u. 11b. Schema der Raumbildung des Markusplatzes (links) und des Hamburger Platzes (rechts).



Abb. 12. Gottfried Semper: Zweiter Vorschlag für die Gestaltung des Staatsbauten-Platzes und des Nikolai-Kirchplatzes. Hamburger Staatsarchiv.

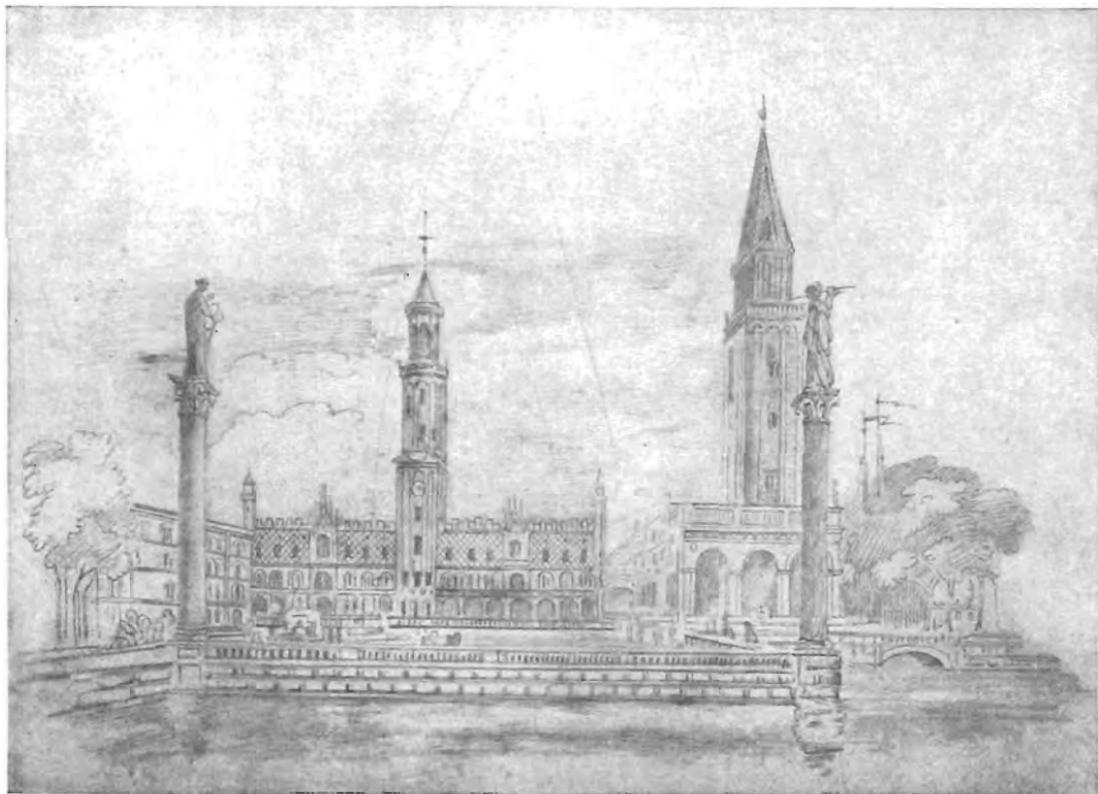


Abb. 13. Gottfried Semper: Zweiter Vorschlag für die Gestaltung des Staatsbauten-Platzes. Perspektive zu Abb. 12. Hamburger Staatsarchiv.

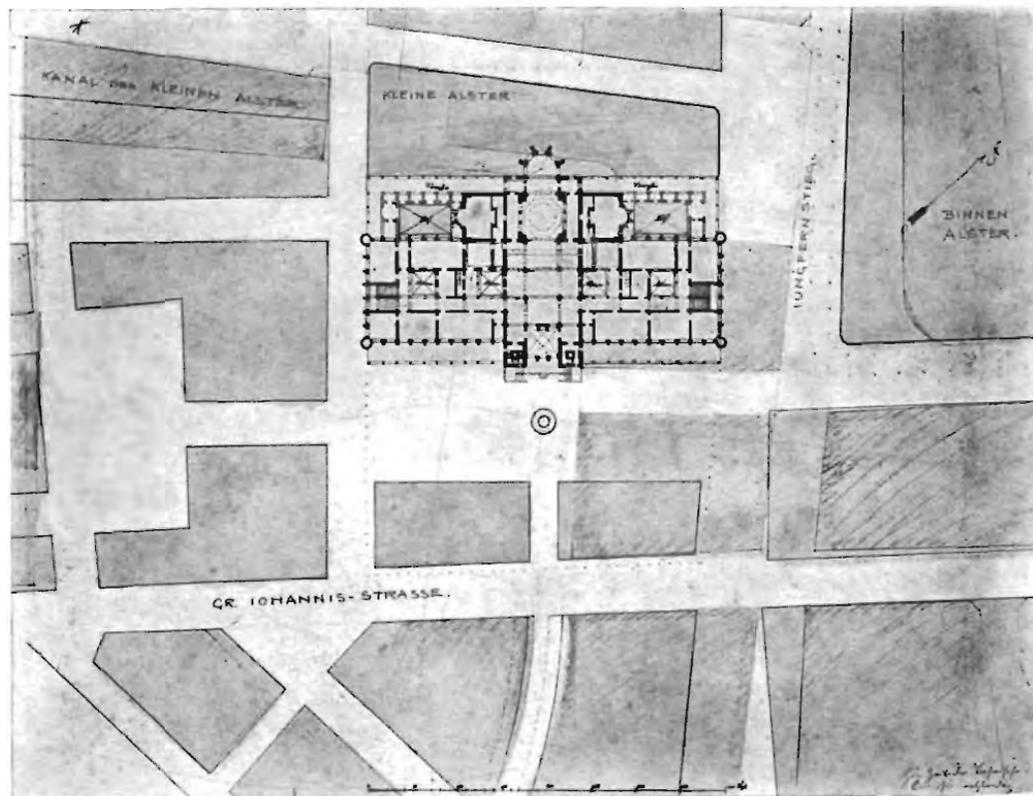


Abb. 13a. Gottfried Semper: Studie zum Hamburger Rathaus am Becken der Kleinen Alster. Das Blatt befindet sich fälschlich als Arbeit Chateaus in seinem Nachlaß eingeordnet. Es ist der Grundriß in der im Besitze des Physikus Dr. Sieveking befindlichen Perspektive des Rathauses von Semper. Dieser machte das Projekt auf Anregung eines Briefes des Syndikus Sieveking vom 25. September 1842.

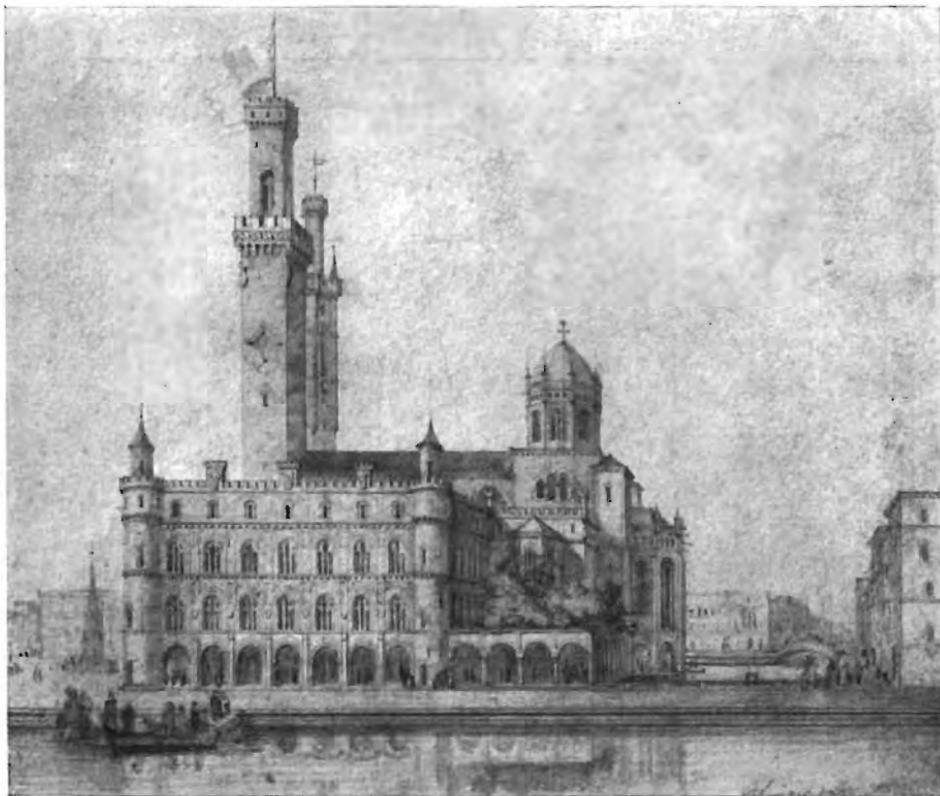


Abb. 13b. Gottfried Semper: Studie zum Hamburger Rathaus am Becken der Kl. Alster. (Im Besitz des Physikus Dr. Sieveking). Hierzu Grundriß in Chateauneufs Nachlaß (Abb. 13a). Das Blatt entstand infolge eines Briefes des Syndikus Sieveking an Semper (s. Anm. 15, S. 70).



Abb. 14. Ausarbeitung des Planes vom 15. August (Ausschnitt). Erstes Auftreten der Alsterarkaden.
Hamburger Staatsarchiv.

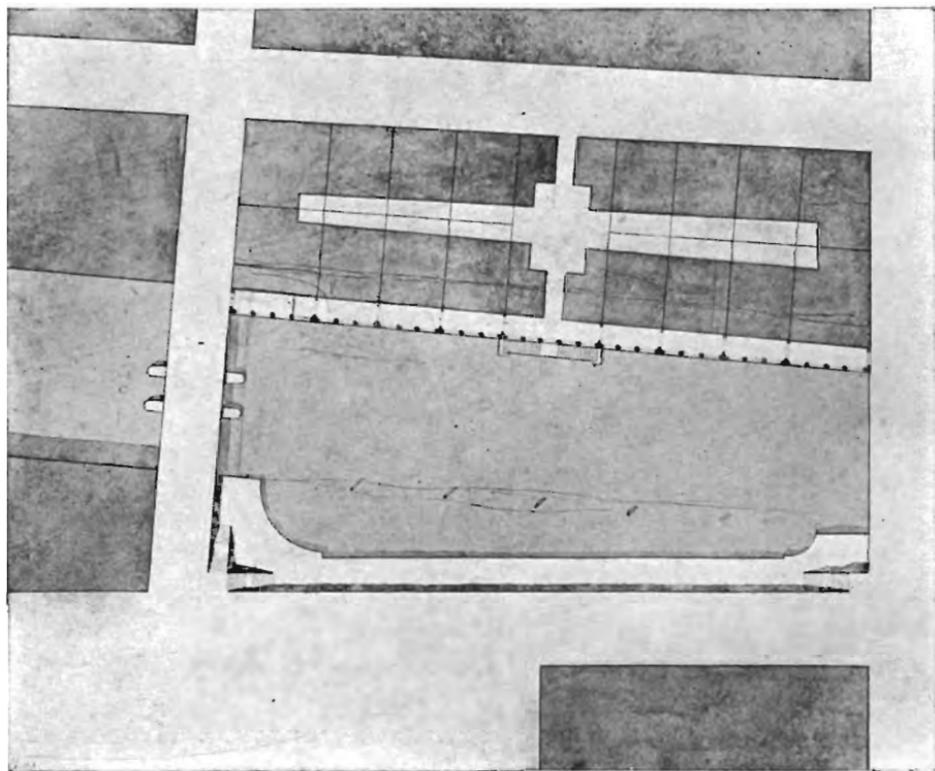
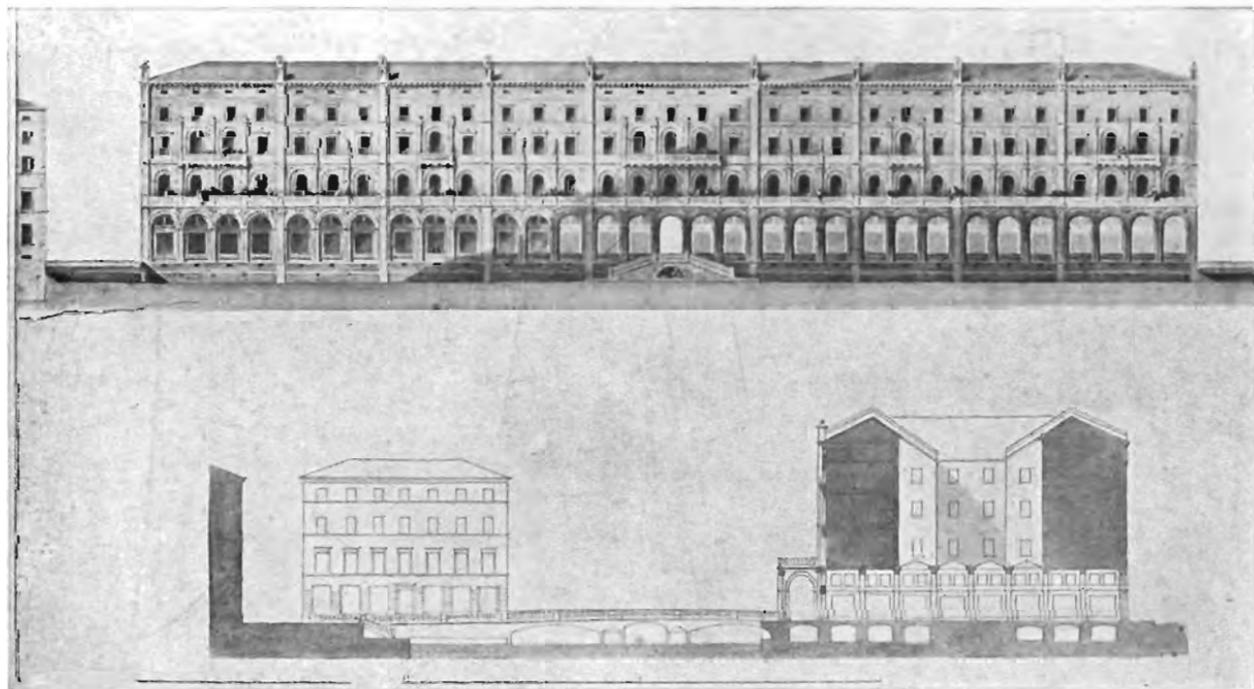


Abb. 15. Chateaufneuf und Reichardt: Zeichnung für die Gestaltung der Kleinen Alster vom 6. Oktober 1842. Aus Chateaufneufs Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft.



*Abb. 16. Chateaufort: Erste Zeichnung für die architektonische Gestaltung des Arkaden-Blocks.
Aus Chateauforts Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft.*

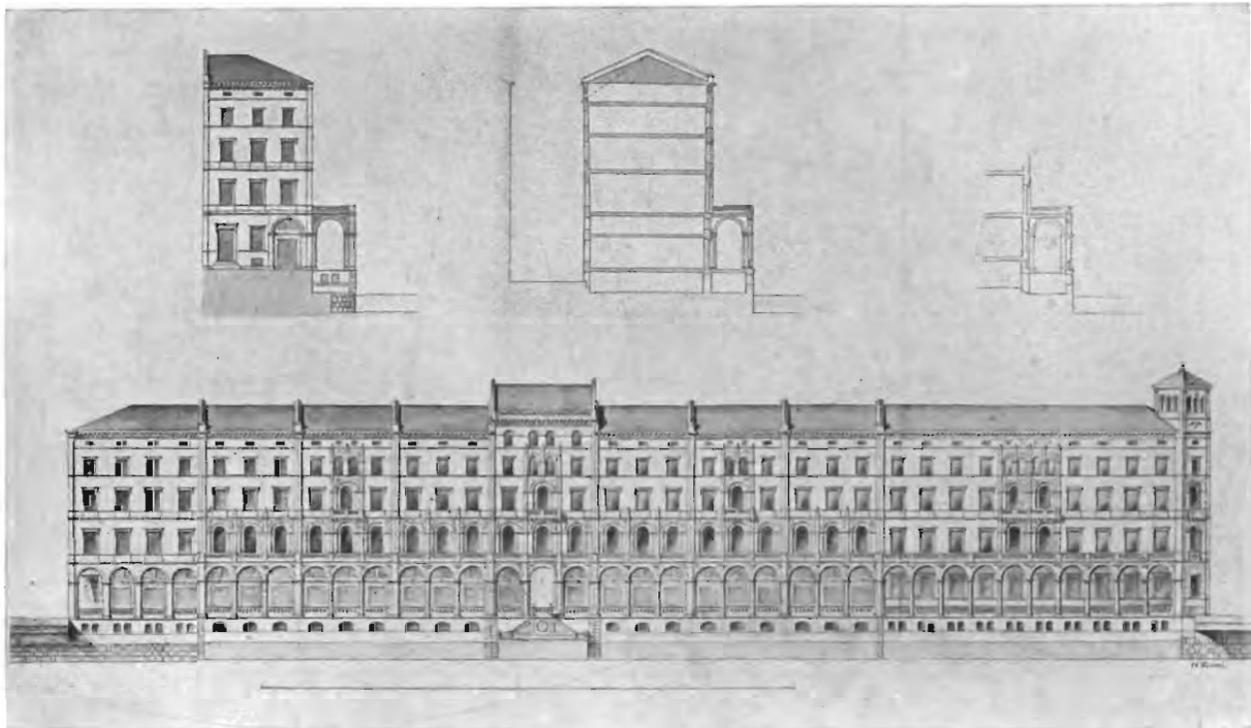
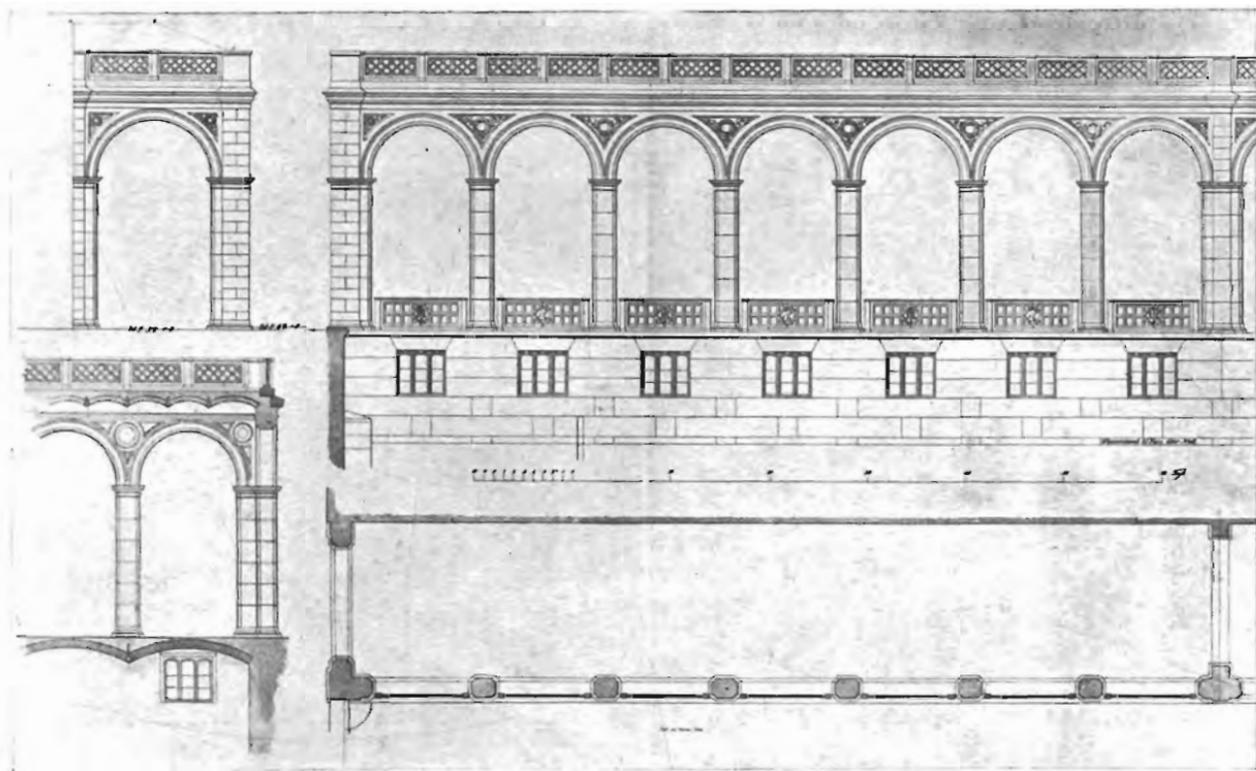
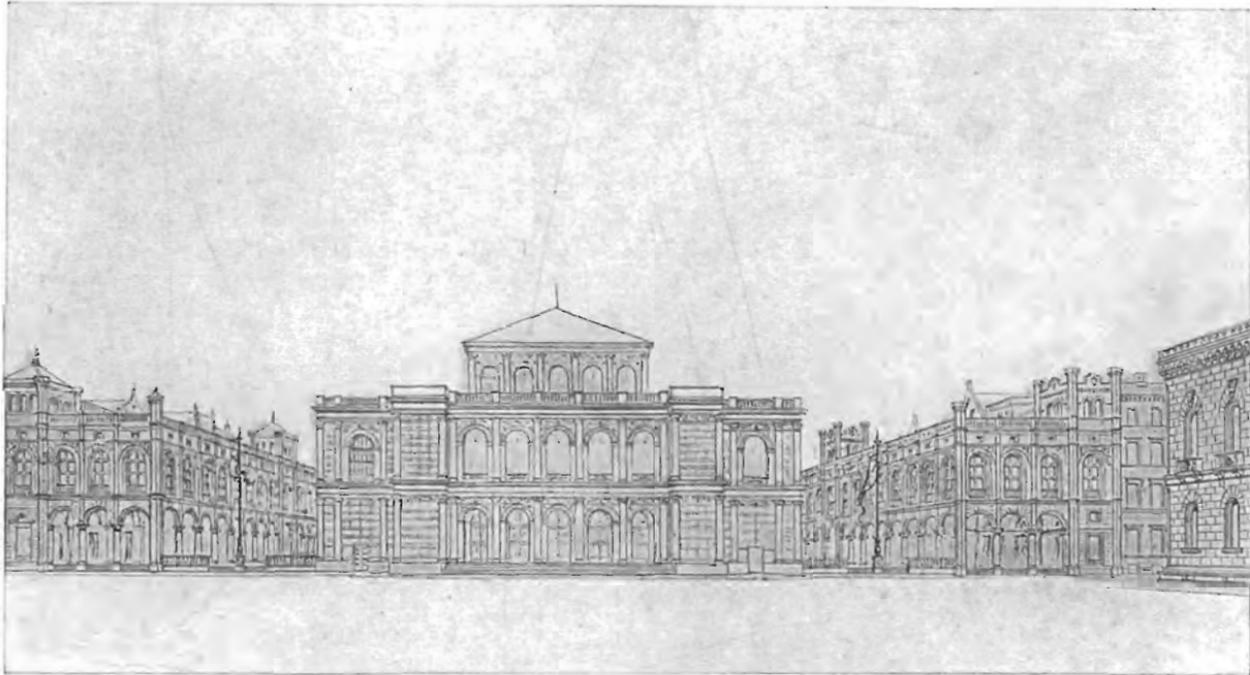


Abb. 17. Chateaufeu: Zweiter Entwurf für die Architektur der Alsterarkaden mit Ausklinkung der Arkadenflucht an der Schleusenbrücke (siehe Seitenansicht) und besonderer Architektur an der Jungfernstieg-Ecke (Säulen-Arkaden). Aus Chateaufeu's Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft.



*Abb. 19. Chateaufort: Unterlage für die beim Verkauf der Plätze auferlegte Ausbildung der Arkaden.
Hamburger Staatsarchiv.*



*Abb. 20. Chateaufort: Entwurf für die Gestaltung der Börsen-Umgebung.
Aus Chateauforts Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft.*



*Abb. 21. Chateaufeuil: Entwurf für die Gestaltung der Börsen-Umgebung. — Börsenarkaden.
Im Hintergrunde Chateaufeuils Rathaus-Entwurf.
Aus Chateaufeuils Nachlaß in der Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft.*

Wie das Kunstwerk
HAMBURG
nach dem großen Brande
entstand

Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus

von

Fritz Schumacher

Mit 27 Abbildungen auf 25 Tafeln



BERLIN 1920
VERLAG VON KARL CURTIUS

Dieser Scan eines Buches

von **Fritz Schumacher**

wurde im Juli 2018

– mehr als 70 Jahre nach dem Tod von Fritz Schumacher –

(Fritz Schumacher;

Geboren: 4. November 1869, Bremen;

Gestorben: 5. November 1947, Hamburg)

angefertigt von **Jörg Beleites**, Hamburg,
Mitglied der Fritz-Schumacher-Gesellschaft.

Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V.

Vereinigung zur Förderung der Baukultur

c/o Fritz-Schumacher-Institut

<http://fritzschumacher.de/gesellschaft/>

Das Original dieses Buches ist Bestandteil
der **Bibliothek des Fritz-Schumacher-Instituts**
und kann dort eingesehen werden.

Schumacher, Fritz

Wie Das Kunstwerk Hamburg Nach Dem Großen Brande Entstand:

Ein Beitrag Zur Geschichte Des Städtebaus.

Hamburg: Curtius, 1920.

Signatur: 9.027

Seit 2013 befindet sich das *Fritz-Schumacher-Institut*
in den ehemaligen Räumen der HafenCity Universität Hamburg,
Hebebrandstraße 1, Haus B, Raum 12.

<http://fritzschumacher.de/institut/institut/>

Der Scan ist mit OCR-Texterkennung bearbeitet und anschließend optimiert worden.

Es ist also eine Volltextsuche in ihm möglich.

Hamburg, 18.7.2018 Jörg Beleites