

Hamburgs großer Modernisierer

In ganz Europa baute Lindley Eisenbahnen, Kanalisationen und Wasserwerke.

Matthias Gretzschel

Die Einweihung der Eisenbahnlinie von Hamburg nach Bergedorf war mit viel Pomp für den 5. Mai 1842 geplant. Aber die Feier fiel aus, denn an diesem Tag wütete in Hamburg der Große Brand. Statt der Ehrengäste wurden nun Menschen, die vor dem Feuer flohen, mit dem neuen Transportmittel nach Hammerbrook evakuiert.

Schon vier Jahre zuvor hatte man den Londoner Ingenieur William Lindley, der die Eisenbahnstrecke realisieren sollte, nach Hamburg geholt. Seit Jahrhunderten unterhielt Hamburg enge Beziehungen zu London, außerdem war man im Deutschland der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf das Know-How aus dem Mutterland der Industriellen Revolution angewiesen. Der Modernisierungsschub, der sich im 19. Jahrhundert in Hamburg wie in allen anderen europäischen Großstädten vollzog, ist das Thema einer großen Ausstellung, die das Hamburgmuseum anlässlich des 200. Geburtstages von William Lindley zeigt.

„Lindley war der Inbegriff eines Ingenieurs. Ein unheimlich vielseitiger und kreativer Mann, der seine technischen Fähigkeiten hervorragend mit dem Gespür für geschäftlichen Erfolg zu verbinden verstand“, sagt Dr. Ortwin Pelc, der Kurator der Ausstellung. Unter dem Titel „Konstrukteur der modernen Stadt – William Lindley in Hamburg und Europa“ hat er eine Schau konzipiert, in der es nicht nur um die Biografie einer wichtigen Persönlichkeit der Hamburger Geschichte geht, sondern grundsätzlich um den Modernisierungswandel der europäischen Städte.

Lindley lebte von 1808 bis 1900, hat also fast das ganze 19. Jahrhundert durchgemessen, eine Ära, die von dramatischen Veränderungen geprägt war. Als er geboren wurde,



Ziemlich eng, aber perfekt geplant: Eine Inspektion des Hamburger Abwassersystems um 1900.

FOTOS: HAMBURGMUSEUM

lebten die Hamburger unter französischer Verwaltung unter sozialen und politischen Strukturen, die vom späten Mittelalter und der frühen Neuzeit geprägt waren. Im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts reiste man, wenn überhaupt, noch mit der Postkutsche. 100 Jahre später verbanden Schnellzüge die Metropolen des Kontinents, der auf einmal viel überschaubarer geworden zu sein schien.

Die Eisenbahn war der Grund für Lindleys Anwesenheit in Hamburg, doch mit der Brandkatastrophe am Tag der geplanten Einweihung eröffneten sich ihm in Hamburg

plötzlich neue Aufgaben.

„Die Katastrophe und deren verheerende Folgen hatte den Verantwortlichen klar gemacht, wie rückständig Ham-

*William Lindley
Engineer*

burg in vielerlei Hinsicht noch war, dass es zum Beispiel keine funktionierende Wasserversorgung gab. Und Lindley empfahl sich als einer, der hier schnell und wirksam Abhilfe

zu schaffen vermochte“, erklärt Dr. Pelc.

Tatsächlich hatte sich der Rauch kaum verzogen, als Lindley dem Rat einen zukunftsweisenden Plan vorlegte, der nicht nur den Wiederaufbau der abgebrannten Innenstadt vorsah, sondern zugleich auch den Aufbau einer zentralen Wasserversorgung. Gerade weil die Katastrophe so folgenreich war, gab es in der Stadt auch eine große Bereitschaft, sich auf eine radikale Modernisierung einzulassen. Lindley kam nicht nur mit dem Wiederaufbau zum Zuge, den er gemeinsam mit den Architekten Alexis de Chateaufort und Carl Ludwig Wimmel auf vorbildliche Weise koordinierte und realisierte, er setzte außerdem eine Fülle weiterer infrastruktureller Maßnahmen um, u. a. den Bau von Gaswerken und die Installation einer kommunalen Straßenbeleuchtung sowie die Errichtung von Badeanstalten. Unterstützt wurde er nicht nur von der Stadtverwaltung, sondern auch von einem Typus des hanseatischen Geschäftsmanns, der nicht mehr daran interessiert war, ausschließlich in den Handel zu investieren, sondern vielmehr auch in profitträchtige Industrieprojekte.

Die Dimension dieser Aufgaben kann man sich heute kaum noch vorstellen. Was allein der Bau der Hamburger Kanalisation an technischem Wissen und an Investitionsmitteln verschlang, war enorm. Kilometerweit musste der Boden aufgerissen, mussten komplizierte Kanäle gemauert und zu einem gemeinsamen System verbunden werden – einem System, das bis heute funktioniert. Von den insgesamt 45 Kilometern innerstädtischer Kanalisation befinden sich heute noch vier

sorgung, wofür er gefiltertes Elbwasser aus der Oberelbe bei Rothenburgsort nutzte.

Nach der Eisenbahn ist die Wasserversorgung der zweite Schwerpunkt innerhalb der Ausstellung, in der zahlreiche Originaldokumente und Modelle zu sehen sind. Eindrucksvoll ist der 1:1-Nachbau eines Teils der Hamburger Kanalisation, den die Besucher betreten und dort Filme aus der „Hamburger Unterwelt“ sehen können.

Der dritte Ausstellungsteil zeigt, dass die Aktivitäten Lindleys, der von 1838 bis 1860 in der Hansestadt tätig war und eine Einheimische geheiratet hatte, keineswegs auf Hamburg beschränkt blie-



Ingenieur mit Visionen: William Lindley (1808–1900).

ben. Lindley schrieb zahllose Gutachten und realisierte – häufig mit örtlichen Partnern und immer öfter unter Einbeziehung seiner Söhne – Projekte in vielen europäischen Städten, unter anderem in Österreich-Ungarn, in Rumänien und Russland. Beispielhaft werden in der Ausstellung Vorhaben in Frankfurt am Main und in Warschau vorgestellt.

Insgesamt stellt die Schau William Lindley als einen jener großen Modernisierer vor, ohne die die Industrialisierung und Urbanisierung des 19. Jahrhunderts nicht möglich gewesen wäre.

■ Konstrukteur der modernen Stadt – William Lindley in Hamburg und Europa Hamburgmuseum, Holstenwall 24, 1.10.08 bis 22.2.09, Di–Sa 10–17, So 10–18 Uhr, Katalog 29,80 Euro