

Hamburg

Stadt der Brücken

Mit Fotografien von Michael Zapf
und Texten von Friedhelm Grundmann

Medien-Verlag Schubert





Die neue Hochbahnbrücke über die Kajen an der Einmündung in den Rödingsmarkt.

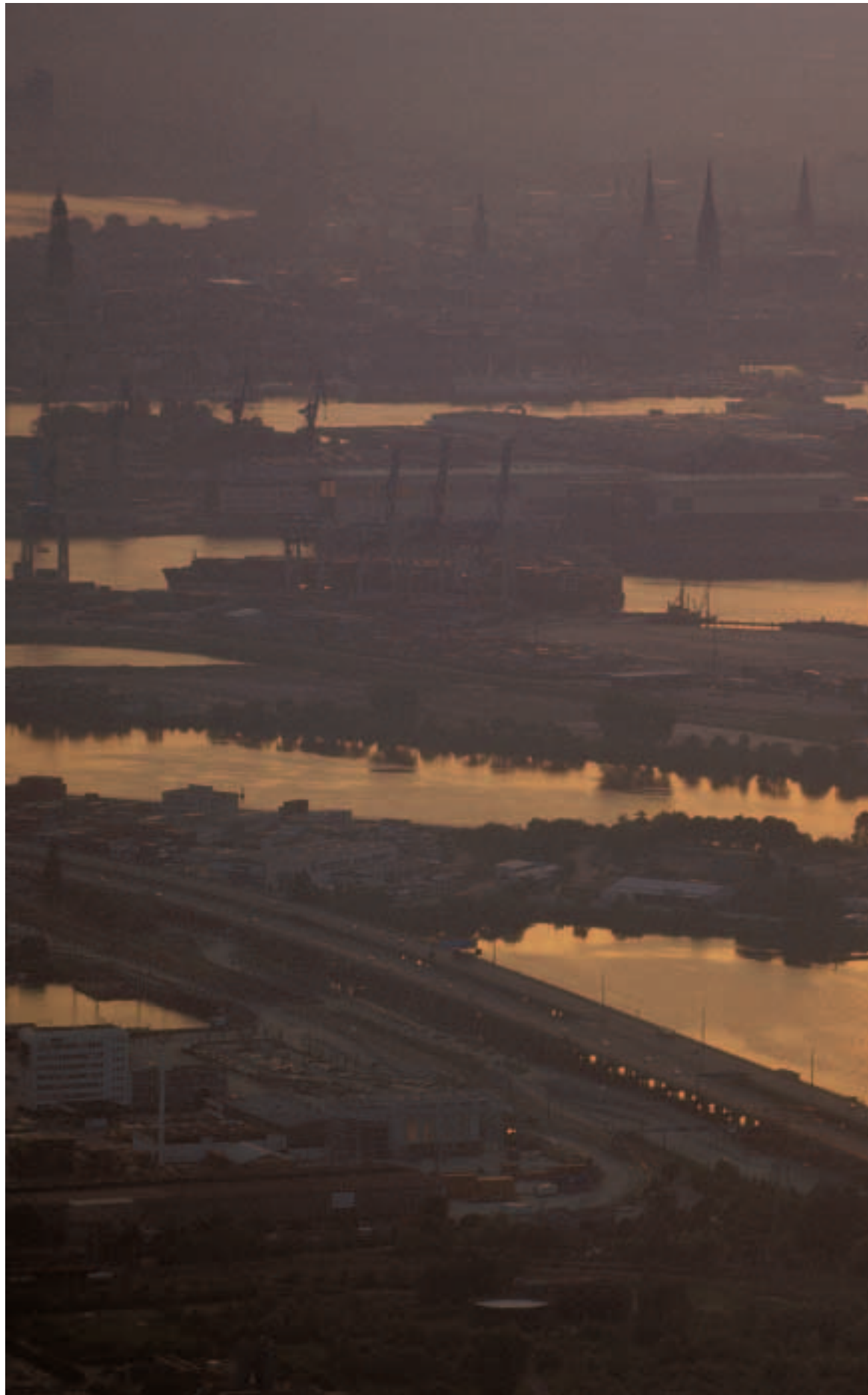
Inhalt

Zahlreich und vielgestaltig sind Hamburgs Brücken	4
Brückenschlag über die Elbe	31
Über Reiherstieg, Rethe und Köhlbrand – die Brücken am Hafen	41
Von der Speicherstadt zu den Landungsbrücken	49
Viadukte und Brücken der Hochbahn	63
Die Brücken der Innenstadt	71
Von der Außenalster zum Stadtpark	83
Register	92





Die stählernen Bögen der Neuen Elbbrücke vor der untergehenden Sonne.



Luftbild der Hafenlandschaft von Süden. Im Vordergrund die Köhlbrandbrücke mit ihrer geschwungenen Rampe, hinter den Hafenbecken die Türme der Stadt im Morgennebel und davor die „Cap San Diego“ an der Überseebrücke.



Abendstimmung über dem Hafen. Zwischen den Pylonen der Köhlbrandbrücke ragt die Turmspitze von St. Nikolai auf, dem Mahnmal für die Opfer von Krieg und Verfolgung.







*Blick vom Binnenhafen elbabwärts mit den stähler-
nen Bögen der Niederbaumbrücke. Rechts die auf
dem Viadukt gelegene U-Bahn-Haltestelle Baum-
wall, links die Kräne der Werft von Blohm + Vöss.*





An der Überseebrücke hat ein Luxusliner angelegt.



Das nüchterne Innere der Überseebrücke wird durch den Blick auf das Hafenpanorama und die „Cap San Diego“ verschönt.

pfeiler mit den überlebensgroßen Statuen der berühmtesten Seefahrer. Magellan und Cook auf der Freihafenseite gingen leider verloren, doch Kolumbus und Vasco da Gama überstanden den Krieg und symbolisieren im Angesicht der Hansestadt die Bedeutung der Seefahrt und des Hafens. Die Figuren schuf 1903 der Bildhauer Carl Börner.

Kornhaus- und Brooksbrücke fallen durch eine konstruktive Besonderheit auf. Die tragenden Fachwerkbögen sind um mehrere Meter hoch aufgeständert und die Fahrbahnen darunter abgehängt, „eine Anordnung – welche gewählt worden ist, um freie Aussicht und ungehinderten Verkehr zwischen Fahrweg und Fußwegen zu ermöglichen“ (Hamburg und seine Bauten 1890). Man war sich also der Attraktivität des Blicks von den Brücken auf die neue Speicherstadt, den Hafenrand und die historische Stadtsilhouette bewusst.

Das reizvolle Zusammenspiel von Brücken, Fleeten und Speicherarchitektur lässt sich eindrucksvoll am Kleinen Fleet erleben. Von der Jungfernbrücke, dem Fußgängerübergang bei St. Katharinen, hat man eine ganze Brückenlandschaft im Blick. Die Bögen der Kannengießer-, Kannengießerort- und Pickhubenbrücke umgeben das Kleine Fleet, die Neuerwegsbrücke überquert das St. Annenfleet nach Süden. Von dort führt

S. 59: Unter der Überseebrücke hindurch leuchtet der Bug der „Cap San Diego“ im Abendlicht.





Das Mitte des 19. Jahrhunderts neu geschaffene Becken der Kleinen Alster mit der Viertelkreistreppe von J.H.Maack, umgeben von Höhepunkten der Hamburger Baugeschichte: den Alsterarkaden, dem Rathaus und dem Ehrenmal mit dem Relief von Ernst Barlach.

Eine Katastrophe veränderte Hamburg wie kaum ein Ereignis in seiner Geschichte. Vom 5. bis 8. Mai 1842 verwüstete der „Große Hamburger Brand“ fast die halbe Stadt. Eine Feuerwalze breitete sich von der Deichstraße über das Nikolaiviertel bis zum Jungfernstieg aus und kam erst am Glockengiesserwall zum Stehen. Nach vier Schreckenstagen lagen sieben Kirchen, das Rathaus, über 1 500 Häuser und Speicher, Straßen, Stauwehre und Brücken in Schutt und Asche. Nach erster Verzagtheit und fast unüberwindbaren Schwierigkeiten bei der Unterbringung und Versorgung von rund 20 000 Obdachlosen begannen Senat und Bürgerschaft sofort mit der Planung des Wiederaufbaus. In eine eilig gebildete „Technische Kommission“ berief man hervorragende Städteplaner und Architekten, wie William Lindley, Alexis de Chateauneuf und Gottfried Semper. Als Berater für die wasserbautechnischen Planungen stand der ein Jahr zuvor zum Leiter des Schleusen- und Brückenbaus berufene Bauinspektor Johann Hermann Maack zur Verfügung. Bald sollte sich zeigen, dass ihm mit der Neugestaltung der innerstädtischen Wasserwege, ihrer Ufermauern, Schleusen und Brücken eine Schlüsselposition beim Wiederaufbau zukam.

Die Technische Kommission plante, den Stadtkern radikal zu modernisieren und Ent- und Versorgungssysteme zu schaffen, die einer Großstadt entsprechen. Ein neues Sielsystem, ein Pumpwerk zur Wasserversorgung, eine Gasanstalt, gepflasterte und beleuchtete Straßen und verkehrstüchtige Brücken entstanden innerhalb weniger Jahre und machten Hamburg schlagartig zur modernsten Metropole Europas. Der Aus- und Umbau der Wasserstraßen mit ihren Schleusen und der Neubau massiver Brücken anstelle der durch den Brand zerstörten Holzbrücken stellte eine große Herausforderung für Bauinspektor Maack dar. Innerhalb kürzester Zeit entstanden die Pläne für das Alster- und das Herrengrabenfleet bis zur Einmündung in den Binnenhafen. Als der Wiederaufbau um 1850 abgeschlossen war, hatte Maack zwanzig Brücken und Schleusen gebaut. Ihre Funktionalität und Schönheit brachte ihm auch überregionalen Ruf ein, so dass er Aufträge für Brückenbauten in Wien erhielt. Der Erfolg beruhte sicher auch auf seiner hervorragenden Ausbildung, zuerst in der Praxis als Techniker und Bauleiter und nachfolgend im Studium als Architekt.

Der Werdegang des 1809 im Hamburger Kirchspiel St. Jacobi geborenen Johann Hermann Maack begann nach der Schule mit einer Lehre beim Kanal- und Brückenbau in Lauenburg. Schon mit zwanzig Jahren wurde er beim Umbau des Stecknitzkanals von der Stadt Lübeck als Bauführer angestellt. Doch sein Ziel war ein akademisches Studium. In Lübeck hatte er 1832 den berühmten Architekten Christian Frederik Hansen, Direktor der Königlichen Kunstakademie in Kopenhagen, kennen gelernt. Hansen förderte den jungen Mann, der sich in Kopenhagen bewarb und bis zum Abschluss 1834 sein Schüler wurde. Die Doppelbegabung auf technischem und künstlerischem Gebiet war offensichtlich und kam später in Maacks Bauten zur vollen Entfaltung. Auf Lehrjahre folgten zwei Wanderjahre nach Holland, England und Frankreich. Der strenge nordische Klassizismus seines Lehrers wurde überlagert von den Eindrücken, die er in Holland von der Architektur des 16. und 17. Jahrhunderts empfing. Die Amsterdamer Grachtenbrücken und die modernen Schleusenanlagen der Niederlande waren lehrreiche Studienobjekte für den werdenden Baumeister. Zurück in Hamburg gelang ihm ein spektakulärer Erfolg. 1836 beteiligte er sich am Architektenwettbewerb für den Bau einer neuen Börse und errang den 2. Preis. Gebaut wurde sie von Carl Ludwig Wimmel und Franz Gustav Forsmann, zwei Architekten, mit denen er schon



Historisches Bild der Reesendammbrücke von den Alsterarkaden aus in Richtung Ballindamm.

Oben: Die Heiligengeistbrücke überquert das Alsterfleet am Steigenberger Hotel, links die Oberfinanzdirektion.

Die Trostbrücke, im Mittelalter erste Brücke zwischen bischöflicher und gräflicher Stadt, 1881 - 1883 neu erbaut.

Register



U-Bahnviadukt Isestraße



Fernsichtbrücke



Kennedybrücke



Kibbelstegbrücke

A

Adolf III. 76
Adolphsbrücke 75
Alsterdorfer Damm 88
Alsterkanalisierung 88
Alte Harburger Brücke 38
Altenwerder 44
Am Hasenberge 88
Ansgar 76

B

Barmbeker Markt 67, 69
Barmbeker Stichkanal 88
Böcklin 90
Börner 58
Boué 44
Brookinsel 50
Brooks- und Kornhausbrücke 56
Brooksbrücke 50, 56
Brücke über den Stichkanal 88

C

Chateaufneuf 72
Chilehaus 88
Cook 58

D

Dalman 42, 53
Dalmannkai 60
Dammordamm 88
Darboven 50
Deichstraße 60

E

Eiffel 56
Eilbek 84
Elbtunnel 38, 64
Eppendorfer Baum 67

F

Feenteichbrücke 84
Fernsichtbrücke 86
Forsmann 72, 75
Freese 39
Freihafen Elbbrücke 36

G

Gama, Vasco da 58
Gerkan, von 60
Goldbekkanal 88
Grasbrookhafen 42
Graskellerbrücke 75
Grundmann + Hein 60

H

Haller 84
Hansen 72
Hanssen 54
Hase 53
Hauers 38
Hauptbahnhof 64
Hebebrand 47
Heiligengeistbrücke 75
Hermkes 81
Hindenburgstraße 88
Hohe Schaar 42, 44
Hohe Brücke 76
Holländischbrook 50
Holländischbrookfleetbrücke 50
Holzbrücke 76
Holzmann AG 44
Hummelbrunnen 88

I

Isebekkanal 84
Isemarkt 67
Isestraße 67

J

Jungfernbrücke 56, 58
Jux 39, 47

K

Kajen 60, 69
Kannengießerort- und
Pickhubenbrück 58
Kannengießerbrücke 50, 58
Kattwykbrücke 44
Kehrwieder 50
Kehrwiederfleet 60
Kehrwiederspitze 50
Kehrwiedersteg 60
Kennedybrücke 81
Kibbelstegbrücke 60
Köhlbrand 42, 44, 47
Köhlbrandbrücke 7, 39, 47
Kolumbus 58
Kopenhagen 72
Kornhaus- und Brooksbrücke 58, 84
Krogmann 84
Krugkoppelbrücke 86, 88
Kuhmühlenteich 67
Kuöhl 86, 88, 90

L

Landungsbrücken 60, 64
Leo 86

Lichtwark 50
Lindley 72
Lohse 34
Lombardsbrücke 7, 79, 80, 86
Lübeck 72

M

Maack 7, 72, 75, 76, 79, 80
Magellan 58
Marg 60
Marg und Partner 60
Meerwein 55
Meyer 56, 75
Meyer, Franz Andreas 53, 56
Meyer, Gabriela 60
Moorburg 44
Mundsburg 67
Mundsburger Brücke 84
Mundsburger Kanal 84
Mutz 86

N

Neue Lombardsbrücke 81
Neuerwegsbrücke 58
Neuhof 42
Niederbaumbrücke 50
Niederbaumbrücken 60
Nikolaifleet 76
Norderelbbrücke 38

O

Oberbaumbrücke 50
Osterbek 84
Osterbekkanal 88

P

Pfeiffer 76
Pickhubenbrücke 50
Plickert 50
Poggenmühlenbrücke 50

R

Raabe und Wöhlecke 60, 64, 67
Ratsmühlendamm 88
Reesendammbrücke 75
Reiherstieg 42
Reiherstieg-Klappbrücke 44
Rethel 42
Rödingsmarkt 69

S

Sandtorhafen 53, 60
Schaudt, Emil 64
Schinkel 35

Schleidenbrücke 88
Schumacher 7, 86, 88, 90
Schwanenwikbrücke 84
Schweger und Partner 60
Semper 72
Sierich 84
Sierichstraße 84
Speicherstadt 7
St. Annen 58
St. Annenfleet 58
St. Pauli-Landungsbrücken 64
Stadtspark 64, 88
Stadtsparksee 88, 90
Stammann 54
Stationen Hoheluftbrücke 67
Stephan 75
Strack 35
Streekbrücke 84

T

Thielen 54
Torsperre 84
Trostbrücke 76

U

U-Bahnhaltestellen Hamburger Straße und
Barmbek 69
U-Bahnhof Rödingsmarkt 64
U-Bahnhof Landungsbrücken 64
Überseebrücke 60
Uhlandstraße 67

V

Valckenburgh, van 50
Valckenburgh'sche Befestigungen 79

W

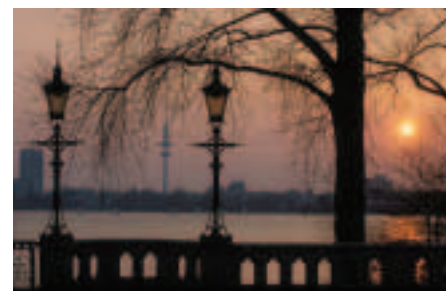
Waltershof 44
Wandbereiterbrücke 50
Wandrahmsbrücke 50
Wien 72
Wiesendammbrücke 88
Wilhelm II. 50
Wilhelmsburger Brücke 38
Wimmel 72, 75, 79
Winterhuder Fährhaus 86
Wolz 38

Z

Zentralfriedhof Ohlsdorf 64
Zinnow 54
Zollanschluss 38
Zollenbrücke 76
Zollkanal 55, 60



Lombardsbrücke



Brücke Schwanenwik



Oberbaumbrücke



Überseebrücke