

Detlef Hoffmann

Unterwegs zu einer Kunstgeschichte mit gesellschaftlicher Verantwortung

Rezension von: Michael Brix (Hg.): Main-Donau-Kanal, Ersatzlandschaft im Altmühltal, München (Callwey) 1988

Als die Bibliothek der Universität Oldenburg vor einiger Zeit die Inventarbände der Kanäle Großbritanniens (»The Canals of the British Isles«) erwarb, konnte die Lieferung nur nach und nach erfolgen. Das führte dazu, daß die eine Hälfte des Werkes unter der Signatur VER für Verkehr, die andere unter KUN für Kunst vereinnahmt wurde. In manchem kunsthistorischen Institut fehlen diese Bände, was insofern nicht sehr viel bedeutet, als sie auch in technikgeschichtlichen Bibliotheken selten vertreten sind. Diese denkbar banale Beobachtung weist auf ein Dilemma unseres Faches hin, dem sich Michael Brix als Herausgeber und als Autor des Bandes »Main-Donau-Kanal« stellt. Von allen kunsthistorischen Gattungen ist die Architektur am intensivsten direkt mit sozialen Geschehnissen verbunden, je gegenwärtiger, je mehr. Wie die Denkmalpflege zunehmend begriffen (und politisch durchgesetzt) hat, daß nicht einzelne Bauten, sondern städtebauliche Environments schützenswert sind, so hat sich auch die Forschung zunehmend Gegenstandsfeldern zugewandt, in denen soziale und bauliche (baulich-ästhetische) Fragen identisch sind. Wer sich etwa um die Architektur der Weimarer Republik bemüht, dem ist es – schon bei rein positivistischer Methodik – eine Selbstverständlichkeit, politische, gesellschaftliche und ästhetische Fakten zu erörtern. Während hier in den letzten zwanzig Jahren vieles selbstverständlich wurde, was die Forschung vorher als uninteressant betrachtete oder einfach nicht sah, macht Michael Brix darauf aufmerksam, daß auch Fragen des gestaltenden Umgangs mit der Landschaft unlöslich mit der Kunstgeschichte verbunden sind. Für feudale oder bürgerliche Großprojekte, für den Park von Versailles oder englische Gärten, war dies immer *sentia communis* gewesen, warum eigentlich nicht auch für den Main-Donau-Kanal? Während man jedoch die Rolle des Ingenieurs beim Bau des Gartens von Versailles quantitativ marginalisieren konnte, ist dies bei dem alten, aber vor allem bei dem neuen Main-Donau-Kanal völlig unmöglich. Und so stammt auch ein Beitrag des Bandes von Karl Kagerer (unter der Mitarbeit von Heidelies Pfeifer und Ingeborg Maier-Hämmerle); sein Büro erhielt den Auftrag, die Landschaftsplanung durchzuführen. Die rein technischen Fragestellungen des im Bau befindlichen Kanals werden – absichtlich oder nicht – von einem Ökonomen behandelt, Eugen Wirth.

In seinem einleitenden Beitrag über »Den alten Kanal« macht Michael Brix darauf aufmerksam, daß unter den vielen Spezialisierungen, die das 18. Jahrhundert hervorbrachte, auch die Trennung zwischen dem »traditionellen Berufsstand des Architekten und dem neuen des Ingenieurs« war (S. 26). Während jedoch im 19. Jahrhundert Ingenieur und Architekt im Verbund Fabriken planten – der eine entwickelte das technisch Notwendige, der andere umgab es mit Schönheit –, hat sich im Verkehrswesen die Arbeit des Ingenieurs sehr stark verselbständigt. So scheint es legitim, daß sich Kunsthistoriker mit Brücken- und Festungsbauwerken Michelangelos beschäftigten, diejenigen von James Brindley und Thomas Telford jedoch kaum zur Kenntnis nehmen. Ein wahrlich wacher Beobachter der Architektur des 19. Jahrhunderts wie Nikolaus Pevsner zählt in seinen »Buildings of England« jede noch so

obsolete Kirche, auch des vorigen und unseres Jahrhunderts, auf, die mächtigen »Mills« des mittleren oder späten 19. Jahrhunderts finden keine Erwähnung. Fehlen schon die die Städte prägenden Spinnereien und Webereien, so sind die Baulichkeiten der Kanäle niemals Thema, auch wenn sie für die Ästhetik vieler Ortschaften (von der sozialen Geschichte ganz zu schweigen) eine entscheidende Funktion haben. Natürlich: was sich bei Wigan oder Burnley nicht ohne neues Denken ergibt, das ist bei einem ausschließlich um die »Mill« gebauten Städtchen wie Saltaire unumgänglich. Da ist auch der bewertende Zugriff durchaus anregend: »The Mill was opened with great celebrations in 1853. It was designed by Sir William Fairbairn, the celebrated engineer, with the feeble Italianate trimmings applied outside by Lockwood & Mawson of Leeds.« (Yorkshire/West Riding 1959¹, 1967², überarbeitet, S. 427). Nicht nur das Verhältnis von Architekt und Ingenieur ist hier sehr hübsch angesprochen, auch der Geschmack wurde thematisiert.

Der Bau des »alten Kanals« von 1836 bis 1846 konnte auf die Summe der englischen Erfahrungen aufbauen, wurde doch hier der letzte Kanal – der »Macclesfield Canal« von Thomas Telford – 1830 fertiggestellt. Die Eisenbahn hatte in England das Erbe der Wasserstraße angetreten. Der Ludwigs-Canal – obwohl ein Spätling im europäischen Maßstab – war ein Bauwerk, das nicht nur das schwierige technische Problem der Überwindung der Wasserscheide zwischen dem Flußsystem von Donau und Rhein löste, er wurde auch mit langen Dammstrecken, zusammengefaßten Schleusensequenzen und Kanalbrücken gebaut; so weit wie möglich versucht er das Ideal der geraden Linie und der Vermeidung von Schleusen zu realisieren. Die »cut-and-fill«-Technik der späten englischen Kanäle wurde extensiv angewandt. Michael Brix, der für dieses bedeutende Bauwerk eine spürbare Sympathie hat, versagt sich nicht nur alles Pathos, er verfällt auch keiner falschen Romantik. Tatsächlich ist der Ludwigs-Canal von einer ungebrochenen Fortschrittsbegeisterung geprägt, das aufklärerische »Art has conquered nature« prägt das Denken des leitenden Ingenieurs Heinrich Freiherr von Pechmann. »Ich hielt es für notwendig, keinen neben dem Canale befindlichen und dazugehörigen nutzbaren Raum unbenutzt zu lassen«, erklärte er (S. 34). Brix verweist darauf, daß die kilometerlangen Dämme mit regelmäßigen Obstbaumreihen bepflanzt »für Pechmann und seine Zeitgenossen eine Augenweide« waren, »weil sie sich gegen die wilde Natur absetzten. Schönheit steht hier gleichbedeutend für Regelmäßigkeit und Ordnung« (S. 34). Die ländliche Kulturlandschaft war damals für niemanden von Wert. In dem Kanalbauwerk schlossen sich Wissenschaft, Kunst und Technik zu einer Einheit zusammen; während heute im Streit um den neuen Kanal die Barbaren, die ihn wollten und gegen alle Widerstände durchsetzten, gegen die Kulturnation stehen, die jeden vollendeten Kilometer als einen Sieg des Vandalismus erfährt. Doch solcher Bewertungen enthält sich Michael Brix auch in seinem zweiten Beitrag, der über den »neuen Kanal« berichtet. Ein solcher Text verlangt erheblich mehr als das etablierte begriffliche Instrumentarium unseres Faches: ist die Vernichtung – ohne vorherige Dokumentation – des »alten Kanals« noch ein vergleichsweise übliches Problem, so verlangt die Vernichtung der Natur eine neue Begrifflichkeit, die nur durch erheblichen Arbeitsaufwand zu gewinnen ist. Die Gefahr, daß eine solche Arbeit nicht honoriert, im Gegenteil – weil angeblich »fachfremd« – unbeachtet bleibt, stand mir bei der Lektüre des Buches vielfach vor Augen.

Vergleicht man den Text von Michael Brix mit dem der Landschaftsplaner, so

erfaßt einen Irritation. Alle grundsätzlichen Überlegungen des Herausgebers scheinen den Planern entweder nicht bekannt oder – was wahrscheinlicher ist – intellektuell nicht zugänglich. Sie wehren sich gegen den Vorwurf, mit den Barbaren zu kollaborieren, gar um des schnöden Mammons willen. Vielmehr hätten sie schlimmeres verhindert. Dem mag man gerne zustimmen. Es wäre jedoch auch denkbar gewesen, daß das Planerteam Verlust und kosmetische Maßnahme gegenüberstellt. Das würde ihre Arbeit nicht schlechter, aber die Darstellung erheblich differenzierter machen. So liest sich ihr Text wie der jener Leute, die die Landschaft von Disney World in Florida planten: ihr »concept of landscaping« gibt sich davon überzeugt, daß die wüste Landschaft von vorher durch ein Paradies ersetzt wurde.

Nun mag man sich noch darauf hinausreden, daß solche Sentimentalitäten schon immer den Fortschritt begleiteten. Leider ist auch diese Tröstung ohne Vernunft. Der Beitrag von Eugen Wirth belehrt uns eines Besseren: das gesamte Bauwerk ist von ökonomischer Unvernunft, Rechthaberei der politischen Klasse. Wirth wägt alle vorgebrachten Argumente – oft euphorische Behauptungen verantwortlicher Politiker – ab, rechnet sie gegen die vorhandenen Fakten auf und kommt immer wieder zu dem Schluß, daß der Kanal eine ökonomische Fehlplanung ist. »Als Wasserstraße wird der Kanal also immer rote Zahlen in der volkswirtschaftlichen Bilanz hinterlassen« (S. 71). Als dies nicht mehr zu verheimlichen war, versuchten die Verantwortlichen ein weiteres Argument nachzuschieben. Der mittelfränkische Ballungsraum gehöre zu den wasserärmsten Gebieten Deutschlands, Südbayern hingegen sei durch großen Wasserreichtum gekennzeichnet. Die Kanaltrasse Hilpoltstein-Kelheim diene somit dem Wassertransport. Doch auch dieses Argument – so Wirth – greift nicht: »Mit Hilfe von eigens hierfür konstruierten Rohrleitungen ... läßt sich Wasser erheblich umweltfreundlicher, um ein vielfaches billiger und von Verschmutzungen gut geschützt aus dem Donaauraum nach Mittelfranken bringen« (S. 72). Da Wirths Beitrag ungefähr aus dem Jahr 1982 stammt, verwundert die andauernde Unvernunft der politischen Klasse. Was treibt diese Leute?

Ich weiß nicht, ob es Menschen gibt, die Verluste nach Disziplinen aufrechnen. Der ökonomische Verlust mag einer steinreichen Gesellschaft wie der unseren erheblich erscheinen. Doch wird – und deswegen müssen wir uns mit den wirtschaftlichen Argumenten auseinandersetzen – ein Bauwerk wie der Main-Donau-Kanal gerne als ökonomische Notwendigkeit ausgegeben. Der Vorteil dieses neuen Verkehrsweges für das Gemeinwohl rechtfertige den Verbrauch von Natur und Geschichte. Ist die Begründung aber in sich selbst nicht schlüssig – und Wirths Beitrag belegt dies – dann bleibt die Destruktivität um ihrer selbst willen. Dies zu veranschaulichen, sinnlich erfahrbar zu machen, ist die Leistung des letzten Beitrags des Buches, Rainer Königs »fotografische Dokumentation des Altmühltals«. Er schreibt: »Seit September 1977, dem Beginn der Bauarbeiten an der Staustufe Riedenbürg, begleitet diese Arbeit den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals durch das Untere Altmühltal.« Heute erfasse die Arbeit »die gesamte Kanalstrecke im Altmühltal von Kelheim bis Dietfurt und darüber hinaus auch das Ottmaringer Tal und das Sulzachtal« (S. 79). In sorgfältig erläuterten Gegenüberstellungen von panoramatischen Ansichten (die sich wohlthuend von dem schick-soften Bildband von Herbert Liedel und Helmut Dollhopf, 1981, unterscheiden) vor und nach dem Kanalbau kann man die Bilanz von Gewinn und Verlust aufmachen. Was verloren ging, ist die Vielfalt einer Kulturlandschaft, die nicht nur vom Ludwigs-Canal, sondern auch

schon von Flurbereinigung (wie die Bodenreform im Westen genannt wurde) und gradlinigen Straßen geprägt war. Es war durchaus kein Paradies, dieses Altmühltal vor dem Kanalbau, es zeigt auch schon 1977 die Spuren unserer Gegenwart. Im Vergleich mit dem von dem neuen Kanal durchzogenen Tal wirkt es jedoch wie ein Refugium. Nun herrscht nur noch die Rationalität der geraden Linie (manchmal ein wenig versteckt), die Schleusenbauwerke dominieren die Landschaft. Straßen- und Brückenbauwerke kommen hinzu, meist mit der Sensibilität des Preßlufthammers in die Landschaft hineingeschrieben. So kann es nicht verwundern, daß die Fotodokumentation in der letzten Gegenüberstellung (S. 106/107) pathetisch wird. Links sehen wir groß einen Acker, scheinbar unordentlich, eine Vielfalt von visuellen Eindrücken – rechts daneben eine Wasserfläche von geraden Linien begrenzt. Über diese Metaphorik einer Sintflut, in der die »Brave New World« untergeht, kann auch die kühl beschreibende Bildunterschrift nicht hinweghelfen. Aber wer wollte den Autoren, die sich sprachlich jeder emotionalen oder moralisierenden Wendung enthalten, verübeln, wenn sie mit Bildern signalisieren, wie ihnen zumute ist?

Als James Brindley am 17. Juli 1761 mit Barton Aqueduct den Fluß Irwell überquerte und damit jenes Wunderwerk des Bridgewater Canals erstellte, das die damalige Welt in staunende Begeisterung versetzte, schrieb der Dichter James Ogden innerhalb eines langen, hymnischen Gedichtes folgende Zeilen:

»Seen and acknowledg'd by astonish'd crowds,
From underground emerging to the clouds;
Vessels o'er vessels, water under water,
Bridgwater triumphs – art has conquered nature.«

Als Ende des 19. Jahrhunderts die Stadt Manchester, eine Metropole des Fortschritts und Wohlstandes durch Industrie, die ersten Zeichen einer Krise verspürte, glaubten die Verantwortlichen, mit einem Kanal für seegängige Schiffe den befürchteten Niedergang abwenden zu können. Beim Bau des Manchester Ship Canals (1885-1894) wurde Brindleys Kanalbrücke durch ein neues Wunderwerk ersetzt: der erste Kanal überquerte den letzten Kanal mit einer eisernen Kanal-Drehbrücke. Das erste Mirakulum der Ingenieurkunst sollte durch ein noch größeres ersetzt werden. Den Niedergang der Stadt Manchester konnte das gewaltige Bauwerk nicht aufhalten, heute ist der Kanal so leer wie der Hafen von Liverpool. Manchesters riesige Lagerhäuser beherbergen Computerfirmen, andere wurden zu teuren, zentrumsnahen Wohnungen umgebaut, wieder andere stehen leer. Die alten Kanäle jedoch dienen einer freundlichen Freizeitindustrie, immer neue werden restauriert. Viele Dörfer profitieren von diesem neuen Gewerbe. Hätte sich doch die politische Klasse, die für den Kanalbau verantwortlich zu machen ist, genau so in England informiert, wie dies der königliche Oberbaurat Heinrich Freiherr von Pechmann vor dem Bau seines Kanals getan hat.