

THOMAS DEMPWOLF

Die Rückkehr eines Titanen

„Der Ladearm verlor an Hydrauliköl und senkte sich langsam, aber unaufhörlich auf die Weltkugel hinab ...“

Die Restaurierung einer Kupfertreibarbeit.



Im Jahr 2021 wechselte eine Wohnsiedlung in Hamburg-Wilhelmsburg die Besitzer. Die neue Eigentümerin, die Vonovia SE, entdeckte in einem verkrauteten und zugewachsenen Tümpel auf dem Gelände eine grüne Figur mit einer Weltkugel auf den Schultern (Abb. 1). Sie ist eine von ursprünglich zwei Atlantenfiguren, die einst die Giebel der Wandelhalle des Hamburger Hauptbahnhofs zierte. Nach starken Beschädigungen des Dachs im 2. Weltkrieg wurden die Skulpturen abgebaut. Kollegen der Eisenbahn machten aus zwei Figuren eine und stellten diese 1961 in einer Wohnsiedlung für Eisenbahner*innen wieder auf. Danach geriet die Skulptur langsam in Vergessenheit. Jetzt, 60 Jahre später, beschloss der Vorstand der Vonovia SE, die Skulptur wieder restaurieren zu lassen und der Hamburger Öffentlichkeit zurückzugeben (Abb. 2, 3).

Nachdem wir mit den Arbeiten beauftragt worden waren, bezogen wir als erstes das Hamburger Denkmalschutzamt mit ein und stimmten die Schritte ab. Wir hatten das gemeinsame Interesse, dass die Skulptur wieder am ursprünglichen Ort aufgestellt werden soll. Bei einer Vorbesichtigung des Atlas konnten wir von einem kleinen Schlauchboot aus die Skulptur zum ersten Mal in Augenschein nehmen: eine Kupfertreibarbeit in guter handwerklicher Qualität, jedoch mit unübersehbaren Spuren von Vandalismus – Zehen, Knie-, Ober- und Unterschenkel mutwillig eingeschlagen, das Gesicht zur Fratze entstellt, Rücken und Weltkugel zerbeult von Steinen, mit denen offensichtlich vom Ufer aus Zielwerfen veranstaltet worden war. Die linke Hand fehlte, ebenso ein Finger der rechten Hand. Das Innere voll mit Schlick, Bierflaschen, Dosen, Steinen und Resten von Vogelnestern.

Die Bergung fand angesichts der schwer erreichbaren Lage der Figur mit schwerem Gerät statt. Danach wurde der Atlas von dem Bergungsunternehmen in unsere Werkstatt nach Berlin gebracht. Dort passierte beim Abladen vor unseren Augen ein Unglück, mit dem keiner gerechnet hatte: Der Ladearm verlor an Hydrauliköl und senkte sich langsam, aber unaufhörlich auf die Weltkugel hinab und drückte sie zusammen (Abb. 4). Den interessierten Passanten und uns verschlug es den Atem, der Kranführer war sichtlich geschockt und betroffen.

In der Werkstatt machten wir uns an die Arbeit und dokumentierten den Zustand. Der einzige Bereich, der halbwegs intakt war, war die Brust der Skulptur. Der Rest war stark deformiert (Abb. 5-8). Um mit der Rückformung des Kupferblechs

Abb. 1
Der Atlas im Teich in Hamburg-Wilhelmsburg

Abb. 2
Historisches Foto, Atlas auf dem Hamburger Hauptbahnhof vor dem 2. Weltkrieg, aus: Die Hamburg Story das Tor zur Welt, Konstantin von zur Mühlen, Spiegel Geschichte

Abb. 3
Historisches Foto des Atlanten am Giebel der Wandelhalle nach dem 2. Weltkrieg, Historisches Foto 1949, Staatsarchiv Hamburg

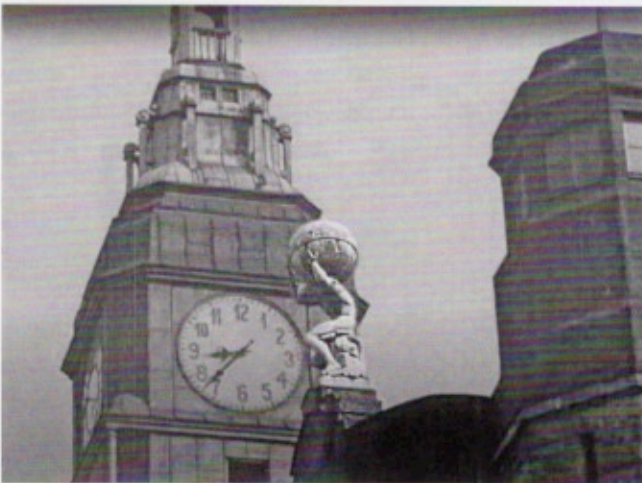




Abb. 4 Anlieferung in Berlin, Aufnahme kurz nach dem Unfall

die ursprüngliche Form möglichst detailgetreu wieder herstellen zu können, hofften wir, aussagekräftige Abbildungen vom ursprünglichen Zustand des Atlanten zu finden. Oder wenigstens den Bildhauer ausfindig zu machen, um seine Handschrift studieren zu können. Doch wir mussten feststellen, dass zwar eine große Anzahl an Abbildungen von den Atlanten auf dem Dach des Hamburger Hauptbahnhofs existieren, auf diesen aber nur die Silhouetten zu erkennen sind. Immerhin konnten wir so herausfinden, wie die Unterkonstruktion und der Sockel einst aussahen, aber Details der Skulptur waren nicht zu erkennen.

Bei der Recherche fanden wir schnell heraus, dass die Bauakte im Hamburger Staatsarchiv aufbewahrt wurde. Gebaut wurde der Hamburger Hauptbahnhof zwischen 1902 und 1906. Das Charlottenburger Architekturbüro Reinhardt und Süssenguth gewann den Wettbewerb und erhielt den Zuschlag. Seiner Majestät, dem Deutschen Kaiser Wilhelm II., gefiel der Entwurf jedoch nicht, und so ließ er ihn so lange umarbeiten, bis aus dem zeitgemäßen Jugendstil ein historisierender Neorenaissance-Stil wurde. Das Bildwerk für das Bahngelände wurde Stück für Stück entsprechend dem Baufortschritt entwickelt.

Hierfür werden auch namhafte Bildhauer wie Heinrich Günther-Gera (1864-1941) und Wilhelm Giesecke (1854-1917) genannt. Entwürfe für eine Atlantenskulptur scheint es von Wilhelm Giesecke gegeben zu haben, Heinrich Günther-Gera wurde zur Begutachtung hinzugezogen. Vermutlich orientierten sich diese Entwürfe am ursprünglichen Plan (Jugendstilentwurf) der Architekten, eine Atlantengruppe wie die auf dem Frankfurter



Abb. 5 Atlas – linker Fuß – Vorzustand

ANZEIGE

KREMER
PIGMENTE

Paraloid™ B 72 zur Restaurierung von Metalloberflächen

Erhältlich im Onlineshop unter #67400

www.kremer-pigmente.com



Abb. 5 Linker Fuß – Nach der ersten Rückformung der Zehen

Hauptbahnhof auf den Giebeln der Wandelhalle zu positionieren: Der Titan Atlas begleitet von den allegorischen Figuren „Elektrizität“ und „Dampf“ als Zeichen des weltumspannenden Anspruchs der neuen Zeit. Doch diese Entwürfe wurden letztendlich allesamt verworfen.

Im Juli 1906 bittet, laut Vermerk in den Bauakten, Heinrich Günther-Gera um schriftliche Beauftragung für weitere Entwürfe, doch ein Auftrag scheint nicht erteilt worden zu sein. Bei der Sichtung der Korrespondenz zwischen den Architekten und dem Bauherrn, der Königlich-Preußischen Eisenbahndirektion mit Sitz in Altona, entsteht der Eindruck, dass man sich gegen Ende der Bauzeit nicht einig über die Gestaltung war. Es ist augenscheinlich, dass eine Dreiergruppe auf dem auf Geheiß von Kaiser Wilhelm II. veränderten, relativ spitz zulaufenden Giebel der Wandelhalle keinen stimmigen Platz gefunden hätte. Der ursprüngliche Jugendstilentwurf der Architekten sah eine Plattform auf den Giebeln der Wandelhalle vor. Hier wäre ausreichend Platz für eine Dreiergruppe gewesen (s. Abb. 9). Die Atlanten waren zum Zeitpunkt der Eröffnung des Hauptbahnhofs

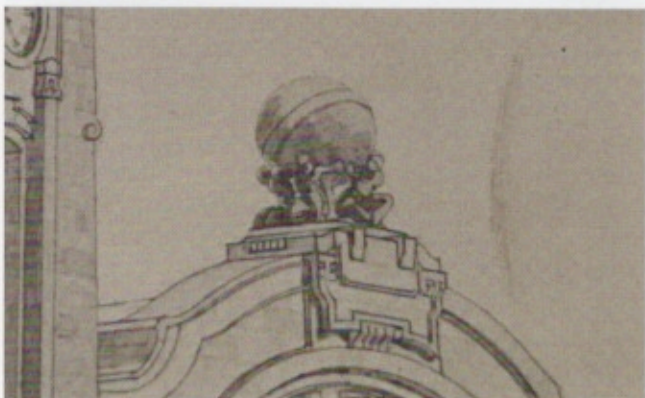


Abb. 9 Ausschnitt aus Entwurfszeichnung Reinhardt und Süssenguth



Abb. 7, 8 Linker Oberschenkel nach erster Rückformung; Rechter Unterschenkel vor der Restaurierung

im Dezember 1906 noch nicht montiert, dies wurde erst in den Folgejahren realisiert. Die Akte wurde geschlossen, ohne dass ein Bildhauer oder eine ausführende Firma genannt wurde.

Trotz fehlender Unterlagen machten wir uns an die Arbeit und studierten Substanz und Konturen des Atlas. Die Gestaltung der Skulptur ist auf Wirkung in großer Höhe ausgerichtet und auf Wirkung in der Untersicht: Die Proportionen wirken bei Ansicht auf gleicher Höhe verkehrt, Kopf und Hände sind zu groß dargestellt, die Konturen haben extreme Tiefen, um eine Schattenwirkung zu erreichen, der rechte Oberschenkel ist länger als der linke, sodass man von unten beide Knie sehen kann. Oberkörper und Unterbau passen nicht so recht zusammen, da die Bauteile von zwei verschiedenen Figuren stammen, sie

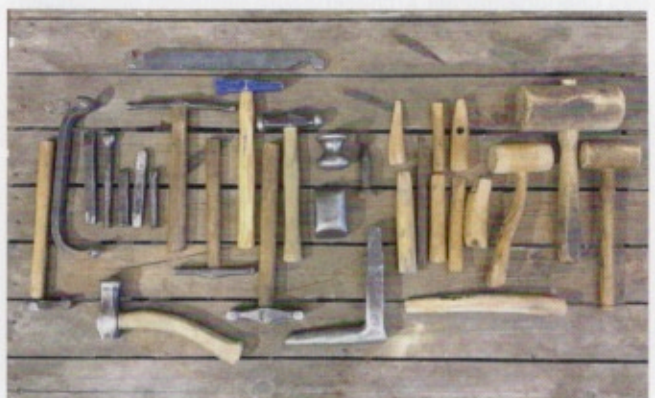
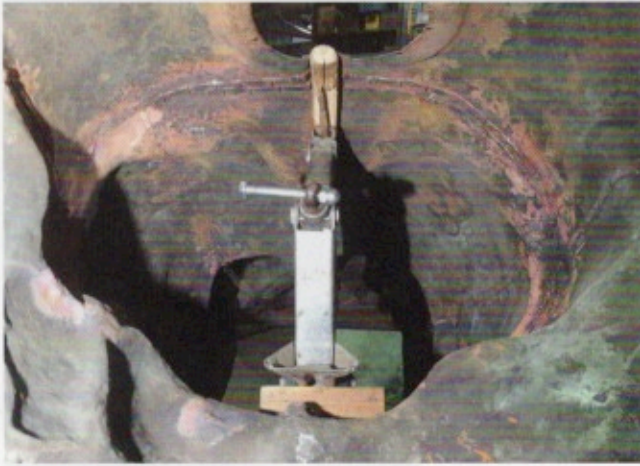


Abb. 10 Handwerkszeug zur Rückformung



wurden am Bauch miteinander verlötet. Der Verlauf der Konturen des Körpers war, wie zuvor beschrieben, durch Dellen stark beeinträchtigt, sodass man am Anfang kaum sagen konnte, wie sie einmal ausgesehen haben. Zum Finden eines schlüssigen Wegs für die Rekonstruktion des Körpers stellte der Schmied und Metallkünstler Alexander Dammeyer Anatomiestudien an, um sich so dem Verlauf der Hauptlinien der Muskeln zu nähern.

Unser Restaurierungskonzept sah vor, die gewollte Ästhetik und Intention der Arbeit wieder sichtbar zu machen und dabei die Spuren der Geschichte soweit zu erhalten, wie mit dem Vorgesagten vereinbar. Das Produkt sollte am Ende wieder eine handwerklich und künstlerisch qualitätsvolle und stabile Skulptur sein. Als Weg zur Umsetzung entschieden wir uns für ein schrittweises Vorgehen, das immer wieder kritisch betrachtet und im Team diskutiert wurde.

Bei der Rückformung half uns der Umstand, dass die meisten Beschädigungen Verformungen waren, bei denen das Material in nur geringem Umfang gedehnt worden war. Der Diplom-Restaurator Satya Haas hatte, neben seinen Fähigkeiten bei der Metallrestaurierung, zum Glück auch die passende Figur, um in die Skulptur hineinzuschlüpfen. Außerhalb der Skulptur befand sich ein zweiter Restaurator, der die Hammerschläge

Abb. 11
Formwiederherstellung mit Wagenheber

Abb. 12
Gegenhalter

Abb. 13
Vorbereitung der Verbindung

Abb. 14
Vorbereitung der Lötung

ANZEIGE

Werkstätten Wiegerling

Restaurierung,
Kunst & Handwerk

STUCKATEUR (m/w/d)
gesucht

Wiegerling GmbH & Co. KG
Eisenstraße 12 83074 Gollbach
T: 08041 79930-0
www.wiegerling.com

von innen mit einem Gegenhalter kontrerte. So ließen sich die Deformierungen von innen nach außen zurück formen und das ca. 1,2 mm starke Kupferblech wieder in Form bringen.

Um auch die schwer zugänglichen Bereiche zu erreichen und für jede Form das passende Werkzeug zu haben, war ein guter Teil der Arbeit dem Bau von Werkzeugen gewidmet. Die verschiedenen Triebhämmer erhielten unterschiedlich geformte Hammerstiele. Treibeisen wurden geschmiedet und geschliffen, genauso wie Gegenhalter. Holzhämmer und Punzen wurden aus Holz zum Schlichten der Oberfläche gefertigt. Verschieden geformte Treibstöcke wurden hergestellt, Radien, um die Kugel zurück zu formen, wie auch Treibformen als Holz (Abb. 10). Nicht zu vergessen sind die verschiedenen Wagenheber mit extra angefertigten Aufsätzen und Gegenhaltern, mit denen wir das Material an geeigneten Stellen behutsam in Form pressen konnten (Abb. 11, 12). Dort, wo das Kupferblech durch die intensiven Verformungen ausgehärtet war und zu reißen drohte, glühten wir es weich. Und dort, wo es aufgrund von massivem Wärmeinfluss (wahrscheinlich durch den Brand des Hauptbahnhofs im 2. Weltkrieg) ausgeglüht und zu weich war, härteten wir das Material durch Hammerschläge. Auf dem Weg mussten auch die zahlreichen Löcher und Risse in der Kupferhaut geschlossen werden, wobei wir die ursprüngliche Werktechnik der kunstvoll gearbeiteten Nähte verwendeten (Abb. 13-16). Die einzigen Bauteile, die wir zur Bearbeitung abtrennen mussten, waren das Gesicht und die defekte rechte Hand. Dabei war die größte Herausforderung die Rückformung des Gesichts. Da es bis zur absoluten Unkenntlichkeit entstellt war, suchten wir auch hier die Form durch die Substanz des Kupfers zurück zu gewinnen (Abb. 17, 18).

Nach fünf Monaten Arbeit rekonstruierten wir abschließend den Sockel nach den vorhandenen Fotografien, reinigten und repatinierten die Stellen in der Oberfläche, deren Patina durch die Wärmebehandlung und das Löteten verloren gegangen waren. Ein neues Innengestell aus Edelstahl wurde gefertigt, um der Skulptur die nötige Stabilität vor allem gegen Windlast zu geben.

Bei aller Umsicht können wir natürlich nicht zu hundert Prozent sicher sein, dass der Atlas ursprünglich genauso ausgesehen hat wie von uns geformt. Aber mit dieser Unsicherheit müssen wir leben.

Besonders spannend war natürlich die Frage, an welchem Standort der Atlas wieder aufgestellt werden würde. Dabei war dem Denkmalschutzamt Hamburg klar, dass der beste Platz der ursprüngliche auf dem Giebel der Wandelhalle sein würde. So empfahl die Denkmalpflegerin Hauer-Buchholz der Vonovia, Kontakt mit dem Management der Wandelhalle des Hauptbahnhofs aufzunehmen. In Folge der Kontaktaufnahme kam es im August 2022 zu einer ersten Online-Konferenz, bei der die Vertreter der Deutschen Bahn AG sich bereit erklärten, eine Machbarkeitsuntersuchung anzustrengen. Sie sicherten zu, Ende des Jahres eine Empfehlung auszusprechen. Hörte sich das Ganze zu diesem Zeitpunkt nach einem Prozess von mehreren Jahren an, so war bei der nächsten Online-Konferenz im November 2022 die Entscheidung bereits gefallen. Zur Reinstallation der Skulptur wurde ein Team zusammengestellt, u. a. federführend moderiert von einem externen Projektentwickler der Bahn, der Vonovia AG, der Vertreterin des Hamburger Denkmalschutzamtes, der Tragwerksplanungsgesellschaft Bollinger und Grohmann, der Schwalbe-Baugesellschaft, der Architektin, Vertretern der Bahn und Wandelhalle sowie uns.



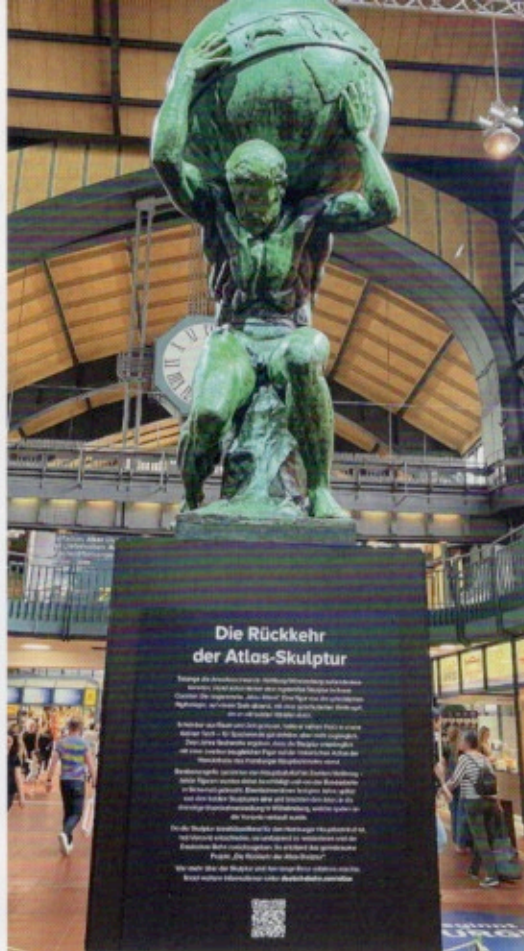
Abb. 15
Musterplatte
mit fertiger
Lötverbindung



Abb. 16
Linker Unterschenkel
nach Restaurierung



Abb. 17 Wiederbefestigung des Gesichts



Hintergründe, Bilder und Videos:

<https://www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Die-Rueckkehr-der-Atlas-Skulptur-10598870>

Abb. 18, 19
Atlas nach Rückformung und Ergänzungen in der Werkstatt und Präsentation in der Wandelhalle des Hamburger Hauptbahnhofs

Am 22. Mai 2023 wurde die Rückkehr der Skulptur mit einem feierlichen Akt in der Wandelhalle gefeiert. Dort bleibt die Skulptur bis zur Wiederaufstellung auf dem Ostgiebel der Wandelhalle im 3. Quartal 2023 ausgestellt (Abb. 19).

Aufruf

Da wir immer noch nicht wissen, wer genau die beteiligten Bildhauer*in und Kupferschmiede waren, möchten wir die geneigte Leserschaft um Unterstützung bitten:

In den Bauakten findet sich eine Notiz zu einem Bildhauer „Behrends aus Neumünster“. Über den konnten wir bis jetzt jedoch nichts herausfinden.

Eine zweite Spur könnte zur Kupferschmiede führen. Sehr außergewöhnlich ist die in den Abbildungen dokumentierte Ausbildung der Fügenähte an der Skulptur. Ein Blechstreifen ist

hinter den Kupferstößen positioniert, mit Drähten geklammert und abschließend verlötet worden.

Wer etwas über einen Bildhauer Behrends weiß und/oder wem diese Art der Fügetechnik schon einmal begegnet ist, den/die bitten wir um Kontaktaufnahme mit uns mail@dempwolf-restaurierung.de.

Die Restaurierung fand in Kooperation mit St37 - Atelier für Eisen- und Feuerarbeiten Berlin statt.

DIPLOM-RESTAURATOR (FH) THOMAS DEMPWOLF ist Restaurator im Metallhandwerk und geprüfter Sachverständiger für Metallbau und historische Konstruktionen aus Metall-Durchführung.

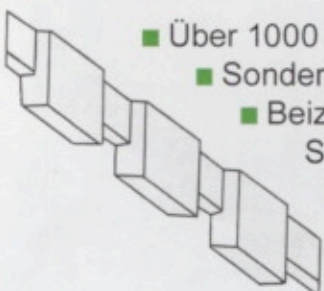
Fotos: Thomas Dempwolf, wenn nicht anders angegeben

ANZEIGE

**KAPPES
HAMBURG**

WULF KAPPES

TISCHLEREIBEDARF OHG



- Über 1000 Sorten Holzleisten am Lager!
- Sonderanfertigungen, Profile und Holzarten nach Ihren Angaben
- Beizen, Lacke, Schellack, Öle, Wachse, Lasuren, Leime, Schnitzauflagen, Stuhlrohrgewebe, Biegeholz, Türzargen
- Gerne schicken wir Ihnen unsere Kataloge.

Wulf Kappes Tischlereibedarf OHG • Winsbergring 5 • 22525 Hamburg
Tel.: 040-853343-0 • Fax: 040-853343-15 www.kappes-hamburg.de