



SEEBRÜCKE

Fotografisches Tagebuch, Sassnitz · 5. Januar 2006 – 22. Juni 2007
Photographic Journal, Sassnitz · 5 January 2006 to 22 June 2007

Wilfried Dechau

SEEBRÜCKE

Fotografisches Tagebuch, Sassnitz · 5. Januar 2006 – 22. Juni 2007
Photographic Journal, Sassnitz · 5 January 2006 to 22 June 2007

Seebrücke · Sehbrücke | Wilfried Dechau: Bau-Geschichte der »Fußgängerbrücke Sassnitz«

Mike Schlaich musste mich nicht lange fragen. Der Gedanke, den Bau der Fußgängerbrücke in Sassnitz – so wie ein Jahr zuvor Jürg Conzetts Traversinersteg – mit der Kamera zu begleiten, hat mich sofort begeistert. Als Peter Boie mir dann im Januar 2006 die konkrete Situation in Sassnitz zeigte und mit weit ausholenden Gesten den Verlauf der Brücke in die Luft zu zeichnen begann, war der Entschluss trotz eisig nasskalten Wetters schon gefasst. Ich begann, mir auszumalen, wie man sich dort oben – umgeben von kreischenden Möwen – mitten in der Luft und hoch über der Ostsee fühlen wird.

Manch einem, der jetzt über die mittlerweile fertige Brücke geht, wird es heute ähnlich ergehen – nur umgekehrt – und darüber sinnieren, wer die leicht wirkende, tatsächlich aber doch ganz

schön schwere Brücke dort »hoch gezaubert« hat – und vor allem: wie. Ganz zu schweigen

vom gut vierzig Meter hohen Mast, dem sichtlich eine Menge Last aufgebürdet wird. Wie das alles während der Bauzeit und auch wie es an diesem Ort vorher ausgesehen hat, habe ich in mehr als viertausend Bildern festgehalten. Keine Angst. Für dieses Buch wurden davon nur hundert ausgewählt.

Sea Bridge · Seeing Bridge | Wilfried Dechau: The story of the “Sassnitz Footbridge”

Mike Schlaich didn’t have to ask me twice. The idea of following the construction of the foot-bridge in Sassnitz with my camera – as I had for Jürg Conzett’s Traversiner Footbridge a year earlier – appealed to me straight away. And when Peter Boie showed me

January 2006 the concrete situation in Sassnitz and began to trace the line of the bridge in the air with a sweeping gesture, my mind was already made up, in spite of the wet, icy-cold weather. I began to picture what it would feel like up there – surrounded by screeching gulls – in mid-air, high above the Baltic.


Those who walk along the now-finished bridge today may have similar thoughts, but in reverse, asking themselves who “conjured up” this light-looking but actually rather heavy bridge – and above all: how. Not to mention the forty-metre pylon, which visibly carries a heavy load. In over four thousand photographs, I documented what all this looked like during construction and what the site looked like before. This book contains a selection of just hundred of those pictures.

“Sehbrücke” (Seeing Bridge) means to see from and to be seen. Strolling and promenading. The word “Seebrücke” (Sea Bridge) already suggests all of this – though it usually refers to a different kind of structure (a pier).

»Sehbrücke« meint: Sehen und gesehen werden. Flanieren und Promenieren. Beim Wort »Seebrücke« schwingt das alles bereits mit – auch wenn damit ein anderer Bautypus benannt wird.

©2007 by Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen / Berlin

Herausgeber:

 BIG – Städtebau Mecklenburg-Vorpommern GmbH
Treuhandischer Sanierungsträger der Stadt Sassnitz,
Fährstraße 22, 18439 Stralsund

Übersetzung ins Englische · English translation: Nicholas Grindell, Berlin

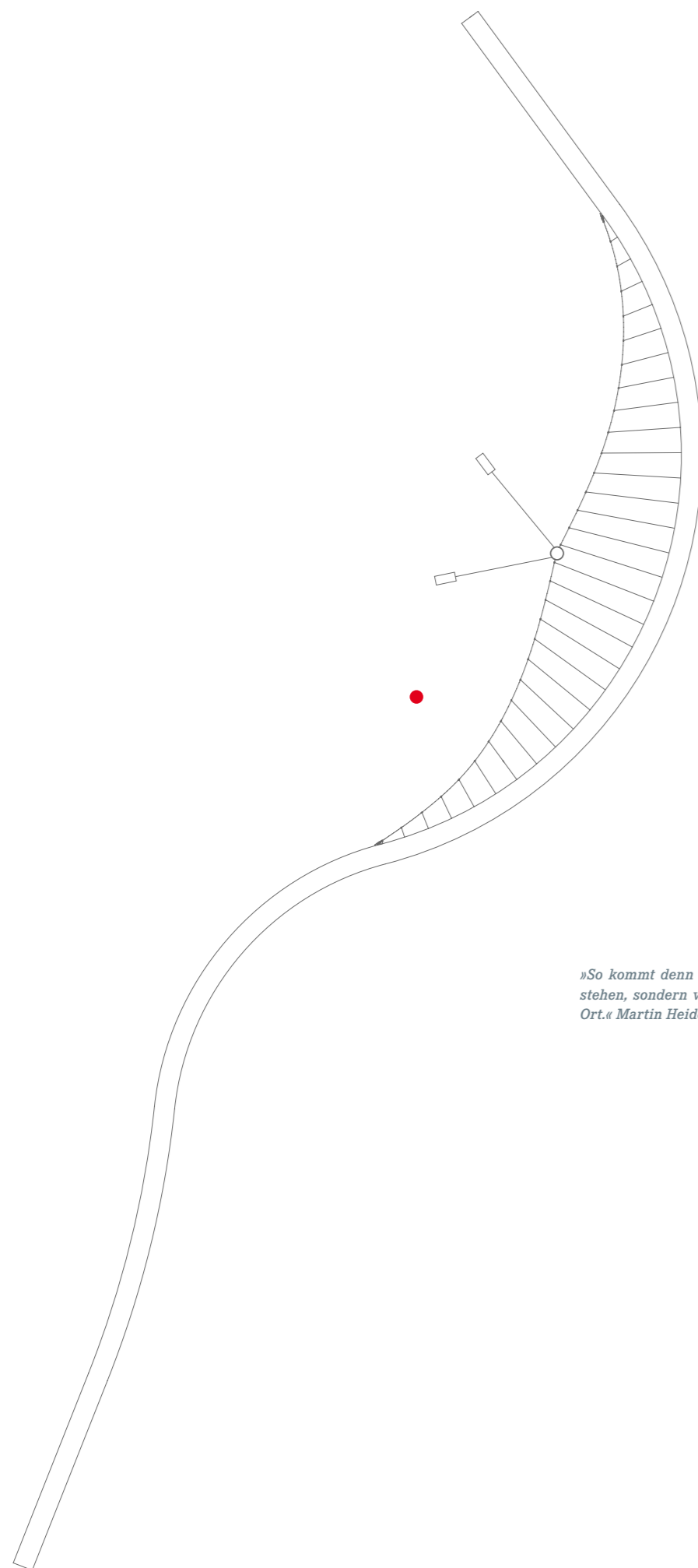
Gestaltung · graphic design: Björn Maser, Stuttgart (www.minimalist.cn)

Bildbearbeitung · image production: Florian Höch, Stuttgart (www.hoech.org)

Druck · printed by: Henkel GmbH Druckerei, Stuttgart (www.henkeldruck.de)

Einband · bound by: Riethmüller, Tübingen

ISBN: 978-3-8030-0682-0



- Grundriss der Fußgängerbrücke in stark vereinfachter Darstellung. Der Weg führt vom Rügenplatz (oben) zum Glasbahnhof (unten). Verkleinert taucht der Grundriss im Buch immer wieder als Orientierungshilfe auf, um mit dem roten Punkt den jeweiligen Standpunkt des Fotografen zu markieren.

Ground plan of the footbridge in very simplified form. The path from Rügenplatz (top) to the Glass Station (bottom). Small versions of this plan appear throughout the book for orientation, with a red spot marking the position from which the various pictures were taken.

Architektur gleichzeitig als zweckdienliches Bauwerk wie auch als sinnstiftende Metapher und Symbol wahrgenommen wird und funktioniert: »So kommt denn die Brücke nicht erst an einen Ort hin zu stehen, sondern von der Brücke selbst her entsteht erst ein Ort.«

Die neue Brücke des Stuttgarter Ingenieurbüros Schlaich Bergermann und Partner für Sassnitz hat allemal das Zeug, den Ort neu zu definieren, an dem sie steht und über dem sie hängt. Denn diese Kreisringträgerbrücke evoziert mit ihrem schlanken, legeren und doch kraftvollen Design genau jene lebendige, verheißungsvolle Atmosphäre, für die der geistreiche Berliner Flaneur Franz Hessel einst den wunderbaren Begriff des »demokratischen Stadtfrohsinns« erfunden hat. Die Brücke sorgt schlicht für gute Laune, nicht nur beim Gehen, Stehen und Schauen entlang

ihres geschwungenen Verlaufs, sondern auch an ihren Endpunkten, rund um die Brückenköpfe in der Oberstadt am neu gestalteten Rügenplatz und unten am alten Fähranleger. Es scheint, als sei die technische Konstruktion, die auf eine betont lineare, man könnte auch sagen: grafische Ästhetik setzt, sowohl Ausgangs- wie Fluchtpunkt eines gespannten Netzes urbaner Kraftlinien, denen man sich als Fußgänger schwerlich entziehen kann.

Es gibt derzeit neben dem Sassnitzer Hafen und der Uferpromenade hin zum alten touristischen Kern im Norden mit seiner Sommerfrische-Architektur nicht übermäßig viele Orte im städtischen Raum, an denen ein spontanes Innenhalten, ein zweckfreier Aufenthalt sich anböte oder gar aufzwänge: Die neue Fußgängerbrücke allerdings gehört unbedingt dazu. Hier gewinnt man Übersicht über die Sassnitzer Ostseefischerei, kann ein- und auslaufende Segelyachten und Schlepper verfolgen, genießt den Weitblick über die See, wo dicke Pötte ihre Bahn ziehen – und hat natürlich auch die Gastronomie der Kaianlagen im Auge und das dort flanierende Publikum.

Was derzeit noch fehlt, ist ein sinnfälliger Name für die Sassnitzer Brücke. Da wir wissen, wie sehr Bauen und Wohnen auf das Denken angewiesen ist, sollten die Sassnitzer für diesen denkwürdigen Steg unbedingt einen fröhlichen, wortverspielten – eben philosophischen Titel finden.

Die zweite Baubesprechung findet am 10. Mai 2006, dem Tag der Grundsteinlegung, im Glasbahnhof statt. Um den Tisch versammelt (von links): Hartmut Pieper, Hans-Georg Nitsche, Carsten Schwarzlose, Christine Peters, Siegfried Thiele, Heinz Grunwald, Bernd Naujoks und Rudolf Tenor. The second project meeting takes place on 10 May 2006, the day of the official laying of the foundation stone, in the Glass Station. Gathered around the table (from the left): Hartmut Pieper, Hans-Georg Nitsche, Carsten Schwarzlose, Christine Peters, Siegfried Thiele, Heinz Grunwald, Bernd Naujoks and Rudolf Tenor.

by the idea of the bridge, which the philosopher uses as an example of the way architecture works and is perceived both in functional terms (as buildings) and in metaphorical and symbolic terms (as a source of meaning): "Thus the bridge does not first come to a location to stand in it; rather, a location comes into existence only by virtue of the bridge."

The new bridge for Sassnitz by the Stuttgart engineers Schlaich Bergermann and Partner certainly has what it takes to redefine the location where it stands and over which it is suspended. For this curved beam bridge with its slender, lightweight, but powerful design evokes just the kind of lively, promising atmosphere for which the witty Berlin flaneur Franz Hessel once invented the wonderful notion of "democratic urban cheer". The bridge is quite simply mood-enhancing, not only when walking, standing and looking out along its curved path, but also at the end points, around the bridgeheads in the upper town on the remodelled Rügenplatz and at the bottom around the old ferry terminal. It is as if the technical structure, with its markedly linear, even graphic aesthetic, is both the source and the vanishing point of a network of urban energy lines that exert an almost irresistible pull on pedestrians.

Besides the port and the promenade to the old tourist centre in the north with its summer resort architecture, there are not so many places in Sassnitz that facilitate or even encourage spontaneous stops and purposeless pauses: but the new footbridge is most definitely such a place. From this vantage point, one overlooks the town's Baltic Sea fishing operations and the yachts and tugboats sailing in and out, as well as views further out to sea where heavier vessels plough the waves. And of course, one can also observe the cafés and restaurants and people strolling about on the quays.

What is still missing at present is a fitting name for the new structure. As we know how much building and dwelling depend on thinking, the people of Sassnitz really should find a title for this memorable footbridge that is cheerful and linguistically playful: in other words, philosophical.



"Thus the bridge does not first come to a location to stand in it; rather, a location comes into existence only by virtue of the bridge." Martin Heidegger, 1951

Ein Gebäude hat viele Gesichter | Ulrich Pohlmann: Anmerkungen zu den Fotografien von Wilfried Dechau

Fußgängerbrücken übten seit dem 19. Jahrhundert einen besonderen Reiz auf Architekten und Fotografen aus. Mit erheblichem Aufwand wurde so manche Brücke auch in dem Wissen um die Fotogenität des Motivs errichtet. Zu den frühesten eleganten wie spektakulären Eisenkonstruktionen, die damals meist unsicher und baufällig gewordene Holzstege ersetzten und von den Fotografen entsprechend ins Bild gesetzt wurden, zählt die berühmte Marienbrücke über den Pöllatfall

bei Hohenschwangau. Sie bot atemberaubende Blicke in eine tiefe Schlucht vor der Kulisse des Märchenschlosses Neuschwanstein, ähnlich

Konsequent hat Wilfried Dechau aufdringlich kunstvoll wirkende Stilisierung der Arbeitswelt vermieden und sich stattdessen um die Wiedergabe der realen Zustände bemüht.

wie der Fußgängersteig über die Höllenthalklamm bei Garmisch-Partenkirchen.⁽¹⁾ Wenige Jahrzehnte später wurden Brücken sogar zum bevorzugten Bildgegenstand der künstlerischen Foto-Avantgarde. Herausragend dabei die legendäre Pont Transbordeur in Marseille, ein Werk des französischen Architekten Ferdinand Arnodin von 1905 und Wahrzeichen der Mittelmeer-Metropole. Angelockt von der gewaltigen Stahlkonstruktion, auf riesigen, mehr als 80 Meter hohen Pfeilern stehend, kamen die bedeutendsten und einflussreichsten Fotografen des »Neuen Sehens« nach Marseille, um die Schwebebrücke abzulichten: László Moholy-Nagy, Herbert Bayer, Herbert List, Man Ray, Florence Henri, Tim Gidal oder Germaine Krull - sie alle suchten dieses Bauwerk in seiner dynamischen Struktur, seiner filigranen Schönheit in Perspektiven zu erfassen, in denen die Technik wie ein lebendiger Organismus atmete und zugleich eine Bühne repräsentierte, die sich kühn in den Himmel schraubte: »Der Pont Transbordeur war vom Wesen her fotografisch. Er erzeugte Bilder. Von Seeleuten, die fast ein halbes Jahrhundert lang unter ihm hindurch hinaus und hinein in den Alten Hafen fuhren; von Daheimgebliebenen, die Heimkehrer auf der Schwebebrücke mit Taschentüchern winkend begrüßten; von den atemlos Staunenden auf seiner Plattform in schwindelnder Höhe; von dem Ausblick, der bis Afrika zu reichen schien.«⁽²⁾ Wohl diese dem Bauwerk innewohnende Theatralik der Form, die zugleich zu beweisen schien, dass der Mensch mit Leichtigkeit die Erdschwere hinter sich lassen und die Weite des Himmels genießen konnte, ist so etwas wie der Idealfall einer mit spektakulären Blickachsen operierenden Brückenarchitektur geworden.

In Sassnitz wird die skizzierte Bautradition mit den heutigen Mitteln fortgeführt. Am Ende eines mehrjährigen Prozesses steht ein imposantes Brückenbauwerk, das sich zu dem Wahrzeichen der Stadt und einem der bekanntesten Beispiele moderner Architektur auf der Insel entwickeln könnte.

Wilfried Dechau hat das allmähliche organische Wachstum dieses Bauwerks, das vor Baubeginn in Computersimulationen bereits bildhaft geworden ist, in den verschiedenen Stadien bis zur Vollendung mit der Kamera begleitet. In den ersten Aufnahmen sondierte er zunächst das Baugelände und urbanistische Umfeld, das die neue Brücke zukünftig besetzen wird. Sichtbar wird weiterhin die Einrichtung des Bauplatzes und die Herstellung einzelner Bauelemente und deren Anlieferung an der Baustelle. Dechaus Bilddokumentation endet mit der Montage und Installation einzelner Bauteile, die von Kränen mit steil aufragenden Teleskoparmen an die vorgesehene Stelle transportiert werden, bis der Bau vollendet ist.

Doch nicht nur das bemerkenswerte Bauwerk und der beträchtliche technische Aufwand, sondern vor allem die Arbeitssituation vor Ort haben den Fotografen nachhaltig inspiriert. Entstanden sind eindrucksvolle, psychologisch einfühlsame Porträtaufnahmen zahlreicher Arbeiter, die an der Herstellung des Bauwerkes beteiligt waren. Ihre Gesichter verraten Anspannung und Konzentration, etwa beim Justieren und bei der komplizierten Montage einzelner Bauteile in luftiger Höhe. Hier zählt neben dem Können und Geschick vor allem die langjährige Erfahrung von Facharbeitern und Kranführern, um die Bauelemente zum vorgesehenen Standort zu verlagern. Wir sehen gleichwohl keine Bilder einer heroisch inszenierten Arbeitswelt, sondern den dokumentarischen Beleg für qualifizierte Handarbeit, die trotz des Einsatzes von High Tech immer noch vonnöten ist. Das zeigen auch die Aufnahmen von schwierigen Händen, bei denen die kraftraubende Montagearbeiten ihre Spuren hinterlassen haben. In dem Zusammenhang gewinnt auch die nonverbale Kommunikation, die signalartige Zeichensprache, die das gefährlose Manövrieren von Bauteilen zu den vorgesehenen Stellen abstimmt, besonderen Stellenwert. Dechau hat die knappen Gesten und Kommandos immer wieder festgehalten. Konsequent hat er dabei jegliche aufdringlich kunstvoll wirkende Stilisierung der Arbeitswelt vermieden und sich stattdessen um die Wiedergabe

A Building Has Many Faces | Ulrich Pohlmann: Notes on Wilfried Dechau's photographs



Since the nineteenth century, footbridges have held a special appeal for architects and photographers. Many a complex bridge design has been built with the photogenic impact of the result in mind. Of these elegant and spectacular iron structures, most of which replaced unsafe or damaged wooden bridges, the earliest to be singled out as motifs by photographers included the famous Marienbrücke over Pöllat Gorge near Hohenschwangau. It offered breathtaking views into a deep ravine against the backdrop of the fairytale castle of Neuschwanstein, similar to the footbridge over the Höllenthalklamm near Garmisch-Partenkirchen. A few decades later, bridges became a favourite motif of avant-garde art photographers, the most prominent example being the legendary "Pont Transbordeur" transporter bridge

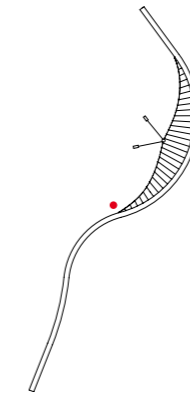
in Marseille. Designed in 1905 by French architect Ferdinand Arnodin, it became a symbol of the Mediterranean metropolis. Drawn by the mighty steel construction, that stood on giant pillars over 80 metres tall, the most important and influential photographers of "The New Vision" came to Marseille to take pictures of the bridge: László Moholy-Nagy, Herbert Bayer, Herbert List, Man Ray, Florence Henri, Tim Gidal, Germaine Krull - they all tried to capture its dynamic structure and delicate beauty in views where this feat of engineering breathed and pulsated like a living organism, as well as creating a stage that rose boldly into the sky: "The Marseille transporter bridge was photographic in essence.

Wilfried Dechau consistently avoids any overly contrived stylization of the working environment, aiming instead to reflect real working conditions.



Dienstag, 26. September 2006 | In Darmstadt wird derzeit in der Werkhalle mit Hochdruck an der Fertigung der Verbundträger (Bild links) und Stahlrohrstützen für die Rampenbrücke gearbeitet.
Tuesday, 26 September 2006 | Meanwhile, the works in Darmstadt is working flat out on the composite beams (left) and the tubular steel supports for the ramp bridge.

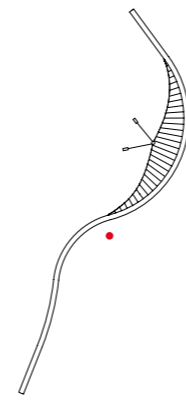


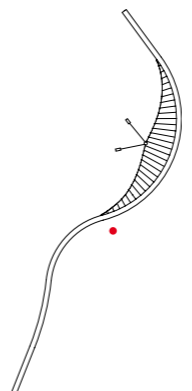


Freitag, 29. September 2006 | Um die Bewehrung der Rammfähle kraftschlüssig mit dem Fundamentkörper verbinden zu können, muss das obere Ende der Pfahlköpfe vollständig freigelegt werden.
Friday, 29 September 2006 | To ensure a non-positive transition between the reinforcements in the piles and the foundation block, the upper end of the piles must be laid bare.

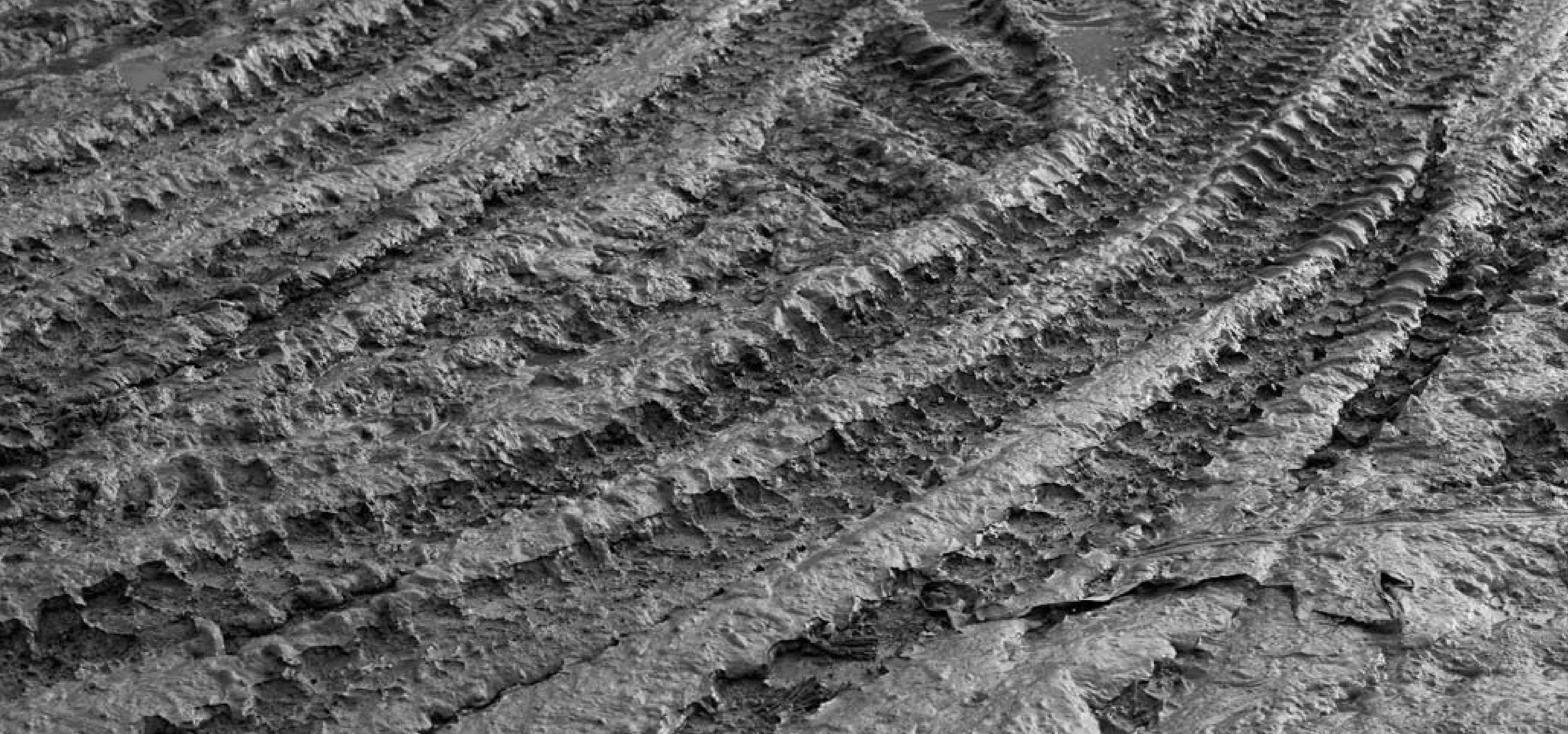


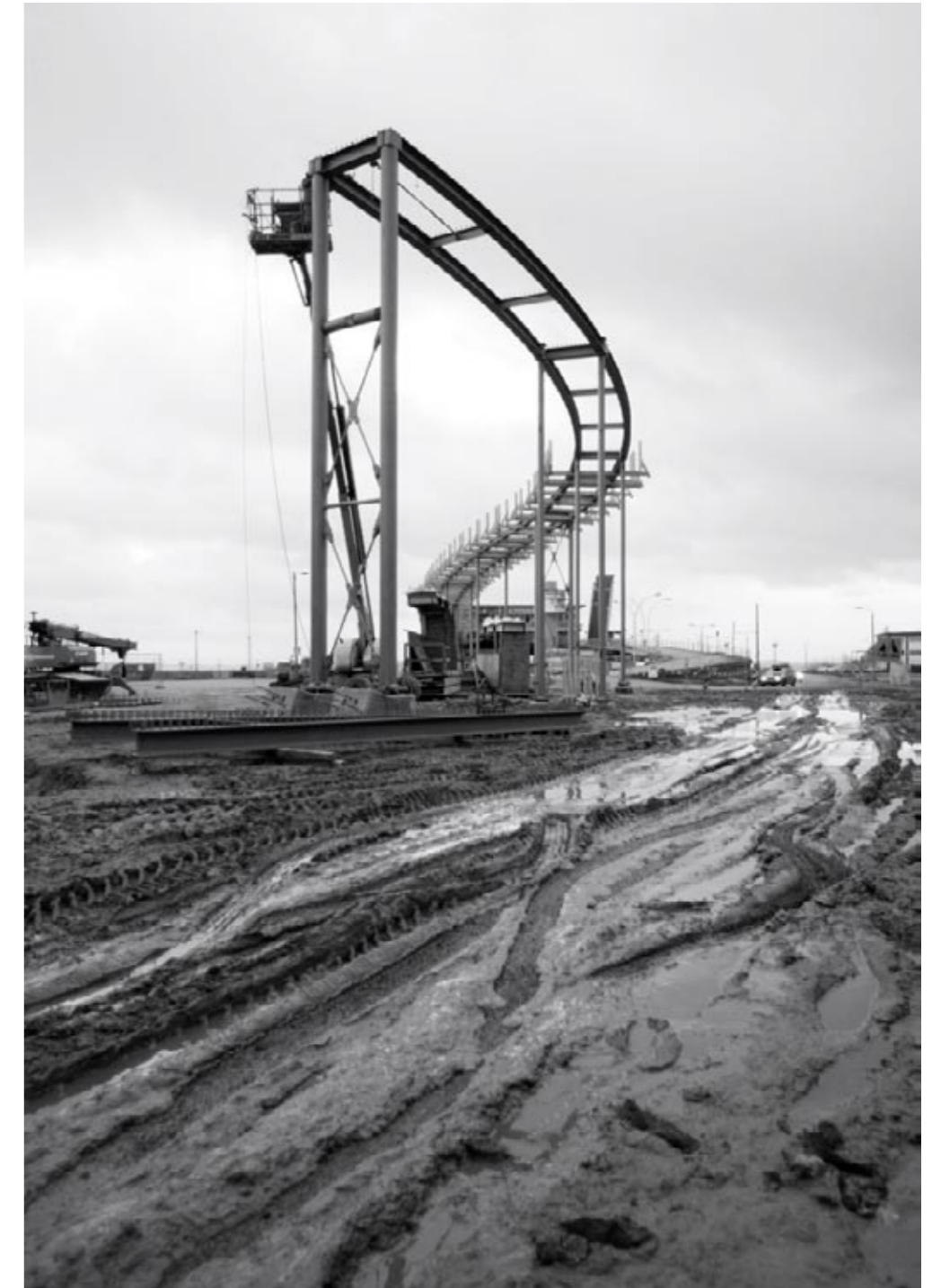
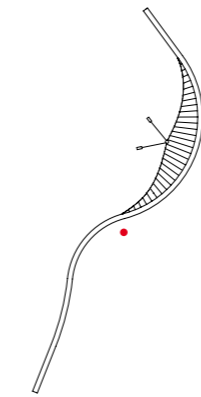
Mittwoch, 11. Oktober | Mittwoch, 1. November 2006 | Wo Hängebrücke und Rampenbrücke aufeinanderstoßen, müssen – mit 14 Rammpfählen – große Kräfte gebündelt in den Boden abgetragen werden.
Wednesday, 11 October | Wednesday, 1 November 2006 | Where the suspension bridge and the ramp bridge meet, huge loads need to be bundled and transferred into the ground – via 14 piles.



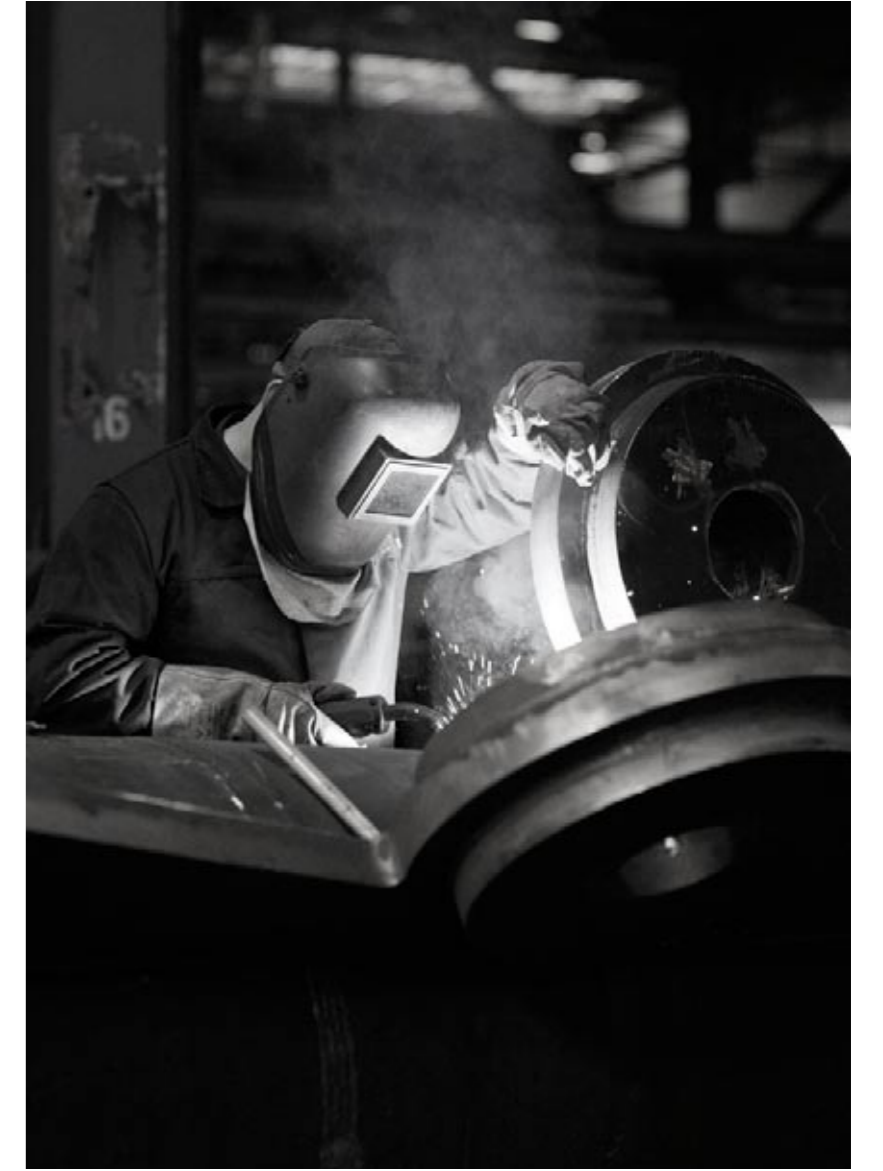


Mittwoch, 29. November 2006 | Nicht nur die Gründung, sondern auch die Betonwandscheibe des Widerlagerblocks ist sehr »eisenhaltig«. Ronny Mager (links) und Roland Eckardt flechten die Bewehrung.
Wednesday, 29 November 2006 | Not just the foundations, but also the concrete wall slab of the abutment is "rich in iron". Ronny Mager (left) and Roland Eckardt weave the reinforcements





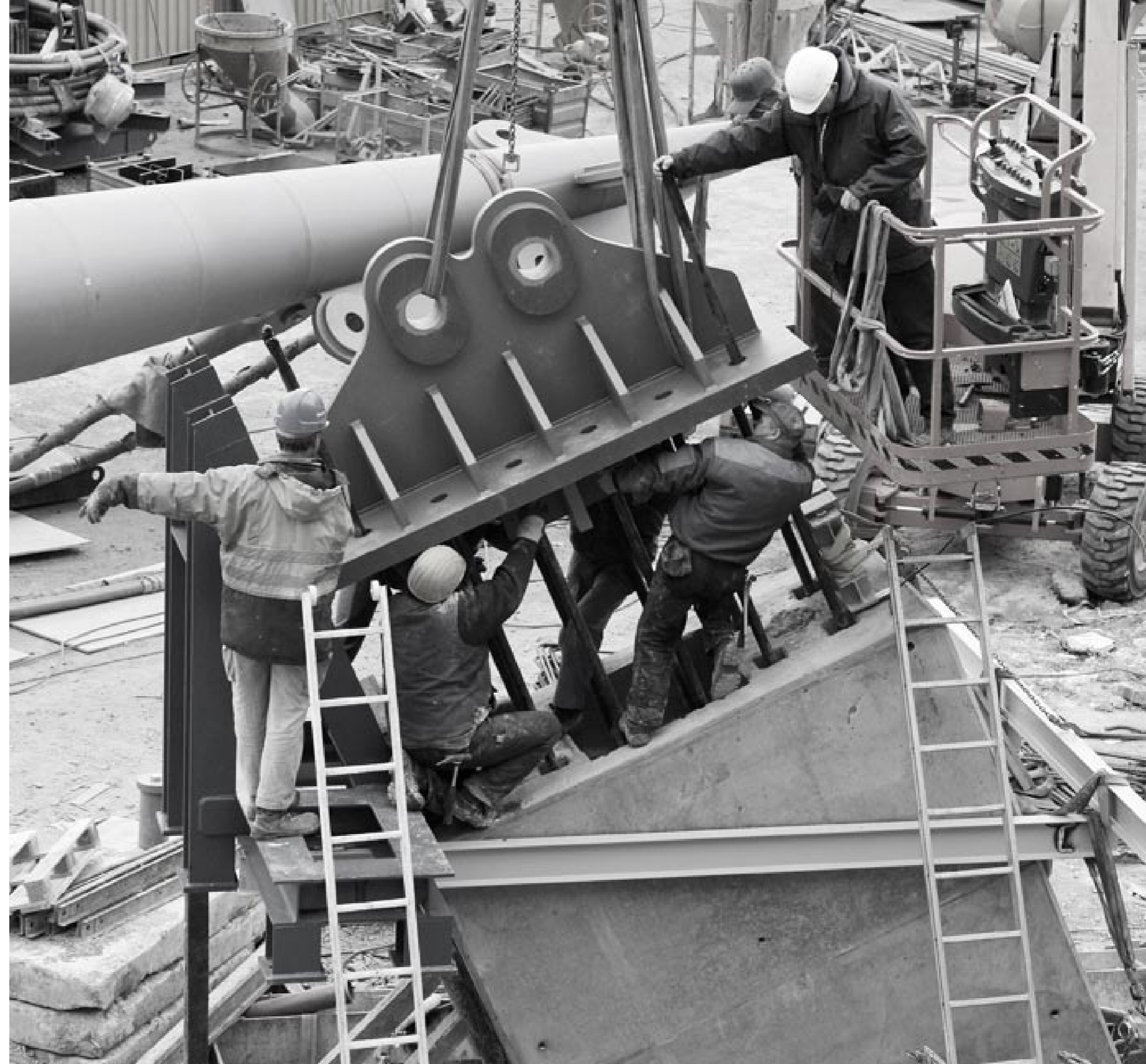
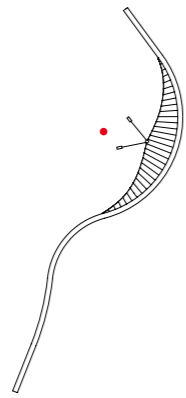
Dienstag, 2. Januar 2007 | Der Sturm hatte kräftig an einem Gerüst gezaust. Siam Eyas ist mit seinen Kollegen dabei, die Schäden zu beheben. Bei der Rampenbrücke fehlt nur noch das letzte Feld (rechts).
Tuesday, 2 January 2007 | Some scaffolding has been battered by a storm. Siam Eyas and his workmates are repairing the damage. On the ramp bridge, only the last segment is missing (right).



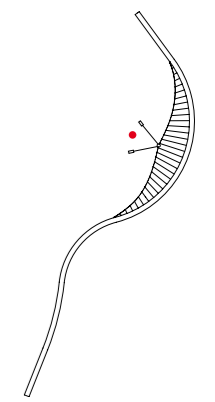
Montag, 12. März 2007 | In der Werkhalle bekommt man eine Ahnung von den Dimensionen des Pylonkopfes. Wilk Damian hat sich stolz vor dem Kaventsmann aufgebaut (als ob er ihn gerade erlegt hätte).
Monday, 12 March 2007 | At the works, one gets an idea of the whopping dimensions of the pylon head. Wilk Damian poses proudly (like a big game hunter with his kill).



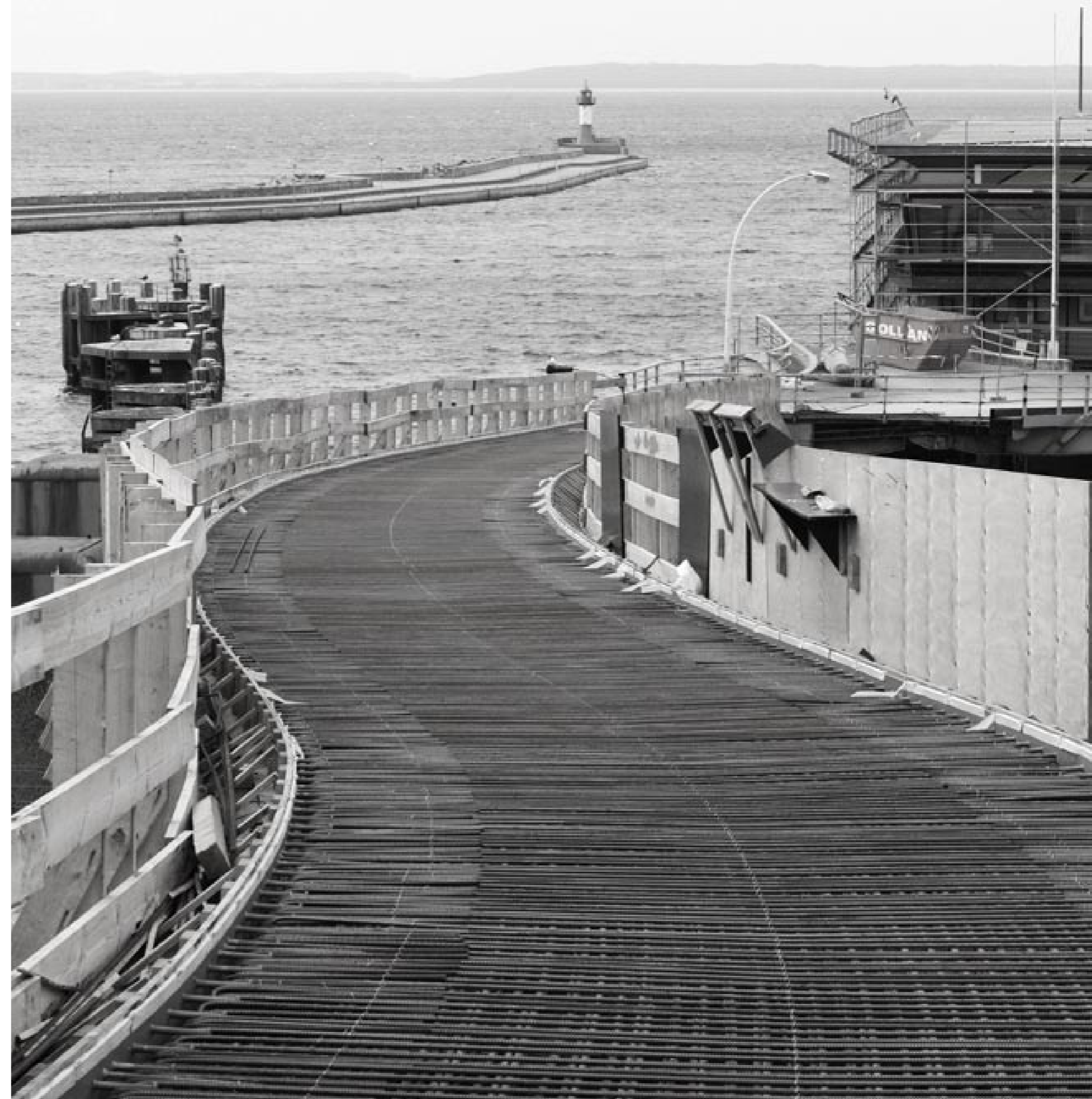
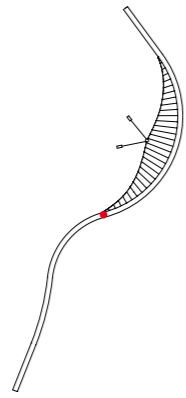
Mittwoch, 21. März 2007 | Sauwetter. Schorsch macht seinen Rundgang (links). Detlev Mau hat sich bei Stemmarbeiten eingesaut.
Wednesday, 21 March 2007 | Lousy weather. Schorsch does his rounds (left). Detlev Mau after drilling in chalky water.



Donnerstag, 19. April 2007 | Bevor der Mast gerichtet werden kann, müssen aber erst die beiden Bügelböcke auf die Abspannfundamente gehievt und exakt in Position gebracht werden.
Thursday, 19 April 2007 | But before the pylon can be righted, the two anchor brackets must be lifted onto the anchor blocks and positioned exactly.



Freitag, 20. April 2007 | Jetzt können die Abspannseile in die Bügelböcke eingehakt werden. Hört sich einfach an. Aber die Größenverhältnisse lassen erahnen, dass das nicht im Handumdrehen geht.
Friday, 20 April 2007 | Now the bracing cables can be hooked into the anchor brackets. Sounds simple. But as the proportions suggest, this really is no easy task.



Freitag, 20. April 2007 | Die Bewehrung auf der Rampenbrücke ist fertig. Jetzt kann der Beton kommen. Schade eigentlich. Die zauberhafte, rotbraune Gitterstruktur ist dann auf immer verdeckt.
Friday, 20 April 2007 | The reinforcements on the ramp are ready. Now the concrete can be poured. A shame really. Then the delightful, reddish brown grid pattern will be hidden for ever.

Personen | Credits

Mike Schlaich, Andreas Keil, Knut Stockhusen, Sebastian Linden (Tragwerksplanung, Ingenieurbüro sbp, Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart); Peter Boie, Carsten Schwarzlose (BIG Städtebau, Stralsund, treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Sassnitz); Hartmut Pieper, Binz (Architekt, ARGE sbp / Pieper); Kerstin Gallasch, Holger Chamier, Stralsund (Baugrundgutachter); Frank Breinlinger, Tuttlingen (Prüfingenieur); Rudolf Tenor (Oberbauleiter, ARGE Mölders / Donges); Bernd Naujoks, Dieter Reitz (Donges Stahlbau, Darmstadt);

Hans-Georg Hentschke, Detlev Mau, Bernd Tischler, Peter Kruse, Jürgen Brandt, Jörg Hohnke, Uwe Hermann, Mark Behrens, Helmut Lenk (Mölders, Hannover); Olaf Severin, Manfred Lind, Sven Bothe,

Viele waren am Bau der Brücke beteiligt. Hier sind nur jene benannt, die mir im Ingenieurbüro und auf der Baustelle häufiger begegnet sind.

Werner Roloff (Donges Stahlbau, Darmstadt); Frank Puckel, Kai Spinzig, Jens Niejahr, Heiko Lindemann (Pfahlbau König, Werder / Havel); Ronny Mager, Roland Eckardt (Eisen Erwin,

Bergen auf Rügen); Uwe Zierold, Frank Reisch, Steffen Kasper (Stump Spezialtiefbau, Ismaning); Mario Winter, René Schmachtel, Ludwig Hofbauer, Uwe Beck (Pfeifer Seiltechnik, Memmingen); Sylvio Lehmann, Siam Eyas (Insel-Gerüstbau, Prora); Johan Keijzer (Schwertransporte Thömen), eine ganze Reihe weiterer Fahrer schwerer LKW-Gefährte und Autokrane und viele, viele andere.

Mike Schlaich, Andreas Keil, Knut Stockhusen, Sebastian Linden (structural planning, sbp Engineers, Schlaich Bergermann and Partners, Stuttgart); Peter Boie, Carsten Schwarzlose (BIG Städtebau, Stralsund, redevelopment trustees for the Town of Sassnitz); Hartmut Pieper, Binz (architect, ARGE sbp / Pieper); Kerstin Gallasch, Holger Chamier, Stralsund (building ground surveyors); Frank Breinlinger, Tuttlingen (testing engineer); Rudolf Tenor (senior site manager, ARGE Mölders / Donges); Bernd Naujoks, Dieter Reitz (Donges Steel, Darmstadt);

Hans-Georg Hentschke, Detlev Mau, Bernd Tischler, Peter Kruse, Jürgen Brandt, Jörg Hohnke, Uwe Hermann, Mark Behrens, Helmut Lenk (Mölders, Hannover);

Many individuals were involved in building the bridge. This list includes only those I met in the planning office and on the site more often.

Olaf Severin, Manfred Lind, Sven Bothe, Werner Roloff (Donges Steel, Darmstadt); Frank Puckel, Kai Spinzig, Jens Nie-

jahr, Heiko Lindemann (König Pile Driving, Werder / Havel); Ronny Mager, Roland Eckardt (Eisen Erwin, Bergen / Rügen); Uwe Zierold, Frank Reisch, Steffen Kasper (Stump Spezialtiefbau, Ismaning); Mario Winter, René Schmachtel, Ludwig Hofbauer, Uwe Beck (Pfeifer Cable Structures, Memmingen); Sylvio Lehmann, Siam Eyas (Scaffolding, Prora); Johan Keijzer (Thömen Heavy Haulage), a whole series of drivers of heavy vehicles, and many, many others.

Wilfried Dechau, Dipl.-Ing., DGPh, 1944 in Lübeck geboren. 1980-1987 Redakteur, 1988-2004 db-Chefredakteur. Buchautor (u. a.: »architektur abbilden«). Gründung des Architektur fotografie-Preises »architektur bild« (1995) und des architektur bild e.v. (2003). Seit 2004 freier Fotograf.

Christian Marquart, 1949 geboren, studierte in München und Heidelberg. Nach einigen Jahren Stadtplanung und -forschung wandte er sich dem Journalismus zu. In Stuttgart tätig als Herausgeber der Zeitschrift »kultur« und als Marketing- und Kommunikationsberater. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung; zahlreiche Buchveröffentlichungen.

Georg Küffner, 1947 in Kempten geboren, hat an der Universität Mannheim Volkswirtschaft und anschließend in Darmstadt Maschinenbau studiert. Seit 1984 arbeitet er als Redakteur für die Frankfurter Allgemeine Zeitung. Schwerpunkte sind die Energie- und Umwelttechnik und die Bautechnik.

Dr. Ulrich Pohlmann, 1956 in Schönberg/Holstein geboren. Studium der Kunstgeschichte, Ethnologie und Kunsterziehung in München. Seit 1991 Leiter des Fotomuseums im Münchner Stadtmuseum. Zahlreiche Veröffentlichungen zur historischen und zeitgenössischen Fotografie.

Wilfried Dechau, Dipl.-Ing., DGPh (born 1944 in Lübeck). Editor (1980-1987) and then editor-in-chief (1988-2004) of db (deutsche bauzeitung). Author (incl. »architektur abbilden«). Founder of the »architektur bild« architectural photography prize (1995) and architektur bild e.v. (2003). Freelance photographer since 2004.

Christian Marquart (born 1949) studied in Munich and Heidelberg. After some years working in town planning and urban research, he became a journalist. Works in Stuttgart as editor of "kultur" magazine and as a marketing and communications consultant. Member of the German Academy for Urban Development and Regional Planning. Numerous publications.

Georg Küffner (born 1947 in Kempten) studied economics at Mannheim University and then mechanical engineering in Darmstadt. Since 1984, he has worked as a newspaper editor on the Frankfurter Allgemeine Zeitung, specialized in environmental and energy technologies and architectural engineering.

Dr. Ulrich Pohlmann (born 1956 in Schönberg/Holstein) studied art history, ethnology and art education in Munich. Since 1991, he has been director of the Museum for Photography at Munich's Stadtmuseum. Numerous publications on historical and contemporary photography.