

„Dome des Zeitgeistes“

*Junkers-Lamellenhallen
in Brasilien und Deutschland*



© Junkers-Herrenrieder/Deutsches Museum München

Außenansicht der Halle von 1930

TEXT: DR. ANDREAS BUTTER *

Der „Nordbahnhof“ von São Paulo ist ein besonderes Bauwerk, allein schon weil er, vom Hauptbahnhof „Estação da Luz“ aus gesehen, südöstlich liegt und der Bezug zum Norden eigentlich nicht gegeben ist. So folgte man im Jahr 1945 wohl auch der Vernunft, ihn umzubenennen. Aus Anlass des Sieges im Zweiten Weltkrieg – Truppen Brasiliens hatten auf Seiten der Alliierten in Europa gekämpft – erhielt er zu Ehren des verstorbenen amerikanischen Präsidenten den Namen „Estação Roosevelt“. Inzwischen ist der Bahnhof an der Strecke nach Rio de Janeiro, der heute vor allem Bedeutung für den Nahverkehr besitzt, mit der unmittelbar benachbarten „Estação do Braz“ zusammengewachsen. Von der Architekturgeschichte wird er bislang kaum zur Kenntnis genommen, obwohl der Reisende, der Anfang der dreißiger Jahre in die Metropole einfuhr, hier eine der modernsten Bahnhofshallen dieser Zeit erleben konnte.

Die halbrunde Schale der Halle spannte sich 30 Meter weit ohne

Zwischenstützen über die Gleise. Die Konstruktion besteht aus einem Rauten-Netzwerk aus verschraubten Stahllamellen. Im Jahr 1924 hatte sich der deutsche Ingenieur und Unternehmer Hugo Junkers das System patentieren lassen, das auf einer durch den Architekten Friedrich Zollinger entwickelten Holzkonstruktion basierte. Junkers nutzte seine Erfahrungen aus dem Flugzeug- und dem Badeofenbau und wandte das Prinzip auf die Stahl-Montagebauweise an. Im Junkers-Kaloriferwerk „Junkalor“ in Dessau wurden die profilierten, gut transportablen Lamellen gefertigt und in alle Welt exportiert. Bis in die späten dreißiger Jahre lieferte die Firma von Junkers, dessen Namen vor allem mit luftfahrttechnischen Innovationen verbunden ist, diese vorgefertigten Konstruktionsformen.

Das System zeigte bei geringem Materialeinsatz eine hohe Stabilität; zudem war es, da Wärmebrücken nach außen weitgehend vermieden wurden und damit kaum Kondenswasser entstand, nur wenig rostgefährdet. Vor allem konnten die zwei

Meter langen Stahlteile in kurzer Zeit von einheimischen Kräften montiert, später demontiert und an anderer Stelle neu zusammengesetzt werden.

Mehrere Bahnhöfe der Linie nach Rio erhielten im Zuge der Elektrifizierung Lamellenhallen von Junkers. Die Firmenwerbung berichtete stolz, dass der Aufbau ohne Unterbrechung des Betriebs, bei einer stromführenden Oberleitung durchgeführt wurde; nicht alle Fotos bestätigen dies.

Junkers bot das System in drei Varianten an: mit bis zum Boden reichendem Rund- und Spitzbogenquerschnitt sowie als Stichbogendach, das auf gemauerten Seitenwänden lag. Unter den vielfältigen Anwendungen fanden sich eine Großgarage in New York, eine Reithalle in Leipzig, doch vor allem Flugzeughangars, so in München, London, Barcelona und im zu dieser Zeit sehr abgelegenen Kayseri (Türkei). Auch die Brasilianischen Streitkräfte erhielten um 1930 mehrere Exemplare. Walter Gropius, der als Bauhausdirektor mehrfach mit Jun-

* Dr. Andreas Butter stammt aus Dessau in Sachsen-Anhalt. Er lebt als freier Kunsthistoriker in Berlin. Neben der Erstellung von denkmalpflegerischen Gutachten unterrichtet er im Rahmen des IES-Programms an der Humboldt-Universität und publiziert zu Themen der deutschen Architekturgeschichte. Kontakt: andreas_go@hotmail.com

kers kooperierte, sah in den Hallen mit ihrem großzügigen Raumeindruck und der prägnanten Vermittlung einer seriell aufgefassten konstruktiven Struktur das Prinzip von der „Schönheit der Technik“ verwirklicht. Sein Nachfolger am Dessauer Institut, Hannes Meyer, sprach sogar von „Domen des Zeitgeistes“.

In São Paulo erhielt die Halle zur Straße hin eine beeindruckende Art-Deco-Front, die allerdings die Rundform des Dachs verbirgt. Die Fassade wurde später vereinfacht; sie blickt heute auf die Plastikplanen eines Wochenmarkts und Schnellstraßenbrücken. In einem solchen städtebaulichen Umfeld erfolgt die Begegnung mit einem Zeugnis der Zwanziger-Jahre-Avantgarde unvermutet. Die Bahnsteige im Inneren der Halle sind verschwunden, die meisten Oberlichter geschlossen und die Öffnungen zu den niedrigeren Nebenhallen teilweise vermauert. Immerhin versieht sie nach 80 Jahren immer noch ihren Dienst als Empfangshalle und veranschaulicht ein interessantes Kapitel der Beziehungen zwischen São Paulo und Deutschland.

Schlechter sieht es für ihre „Schwester“ auf dem ehemaligen Junkalor-Gelände in Dessau aus. Vom Werk, das in den 1990er Jahren durch Spekulation zugrunde gerichtet wurde, blieben zumeist Halbruinen. Von Abrissen betroffen ist ebenso die Umgebung, was umso schwerer wiegt, als Dessau im Krieg zu 85 Prozent zerstört wurde.



Lamellenhalle des Estação Roosevelt, um 1930



Estação Roosevelt, Straßenansicht um 1950



Estação Roosevelt, Innenansicht, 2008



Lamellenhalle auf dem Junkalorgelände in Dessau, 2007

Unter Denkmalschutz steht nur ein kleiner Teil der Bauten: die vergleichsweise gut erhaltene Lamellenhalle aus der Zeit von 1927-1937, die etwas kleiner als die in São Paulo ist, und ein kubisches Verwaltungsgebäude mit Klinkerfassade aus der selben Zeit. Die Stadt, die das Gelände beräumen will, hat für die Erhaltung kein Geld. Eine Umsetzung der Halle auf das Gelände des Junkersmuseums wurde erwogen, würde aber den historischen Bezug zum Ort zerstören und das gleichfalls als Zeugnis der klassischen Moderne wertvolle Bürohaus an der Straße preisgeben. Anders als zur Bauzeit sind Demontage und Neuaufbau heute mit großen baurechtlichen, technischen und finanziellen Risiken behaftet, so dass ein Erhalt an Ort und Stelle als einzige sinnvolle Lösung erscheint.

In einer Unterschriftenaktion schlossen sich viele Fachkollegen dieser Meinung an. Eine große Verantwortung liegt auf den Schultern der Stadtverwaltung, in Zusammenarbeit mit lokalen Vereinen oder mit Investoren ein Konzept für Sanierung und Nutzung beider Bauten zu entwickeln und alle Spenden- und Fördermittelquellen zu nutzen. Vom Beispiel São Paulo kann man lernen, dass Pragmatismus gegenüber dem Gebrauchswert genauso wichtig für die Erhaltung eines Gebäudes in seinem historischen Kontext sein kann wie Sensibilität für Eleganz der Gestaltung. Noch ist es nicht zu spät. ■