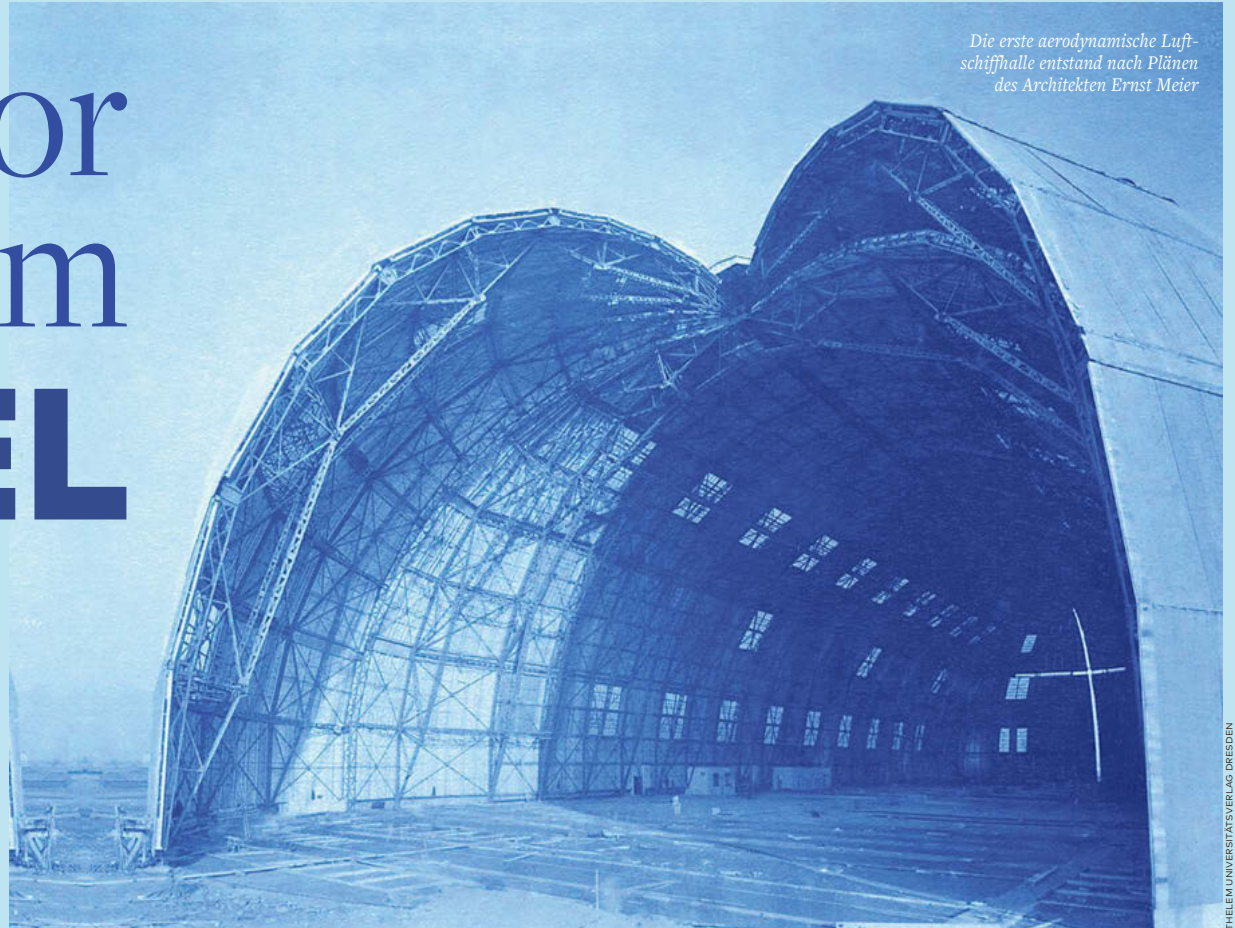


Das Tor zum HIMMEL

In Dresden entstand 1913 eine Luftschiffhalle. Es war ein aerodynamischer Metallbau, in dem der Name „Lufthansa“ erfunden wurde. Nach dem Krieg musste sie auf Druck der Alliierten abgebaut werden. Jetzt beschreibt ein Buch ihre Auswirkungen auf die Baugeschichte



Die erste aerodynamische Luftschiffhalle entstand nach Plänen des Architekten Ernst Meier

THELEM UNIVERSITÄTSVERLAG DRESDEN

Das Ingenieurbauwerk ist luftig, leicht, körperlos wie ein Vogelskelett, immer bereit zum Absprung, zum Fliegen. Und doch setzt es dem Element, dem es so eng verschwistert ist, Widerstand entgegen und muss vertäut und verankert werden wie ein Schiff. Seine Leichtigkeit ist Vorspiegelung, purer Schein. Sie kommt durch Zug- und Spannkraft zustande, die über große Distanzen wirken können und am Bau selbst unsichtbar bleiben. Die Tektonik, also das massive, feste Aufstehen des Bauwerks auf dem Boden, wird weggezaubert und in Luftigkeit verwandelt, die den Hüllen, Tonnen, Brücken und Türmen der Ingenieurkunst einen ätherischen, unwirklichen Anschein gibt.

VON DANKWART GURATZSCH

Es ist dieses Wegzaubern von Materialität und Massivität, das die Architekten und Ingenieure von jeher an der Glas-Eisen-Architektur fasziniert hat. Die riesigen Volumina, die sich damit einhausen lassen, haben den Bahnhofs- und Gewächshausbau inspiriert und ganz neue, vorher nicht realisierbare Gebäudetypen hervorgebracht. Einer davon, noch größer, noch spektakulärer, ist in Vergessenheit geraten: die Zeppelinhalle.

Seit Luftschiffe nicht mehr gebaut werden, gilt dieser Hallentyp als überholt. Dass er Einfluss auf die Baugeschichte gehabt hat, ist eine neue Entdeckung. In einer an Umfang, an Reichhaltigkeit der Erkenntnisse und Querbezügen reichen, im Wortsinn imposanten Forschungsarbeit, die sich auf teilweise weit verstreute, lange verschüttete Quellen stützt, wird sie jetzt auf mehr als 500 Seiten vorgestellt.

Der Autor Roland Fuhrmann spricht von „Dresdens Tor zum Himmel“ (Thelem Universitätsverlag Dresden, 79,80 Euro). Und schon in der Einleitung schildert er die magische Wirkung des Baus, der, was niemand mehr wusste, Epoche gemacht hat. „Ein grauer Riesenleib auf den Elbwiesen der Vorstadt Kaditz dominiert für sieben Jahre die Westseite der Stadt Dresden. Die Luftschiffhalle mit dem kreisenden Lichtstrahl ihres Leuchtfeuers gibt dem nächtlichen Elbtal ein maritimes Gepräge und macht Dresden zur Hafenstadt am Luftmeer.“

Ähnliche Empfindungen müssen schon die Zeitgenossen nach der Entstehung des Bauwerks von 1913 gehabt haben. Sie erfanden hier, am Flughafen Kaditz in Dresden, den Namen, den heute noch die Flotte der deutschen Passagierflugzeuge trägt: Lufthansa. Und sie fühlten sich als Zeugen großer Ereignisse. Die 20-jährige Luise Maas schreibt aus Dresden an ihren künftigen Ehemann, den Architekten Erich

Mendelsohn: „Zeppelin fährt am sternklaren Himmel – unheimliches Dröhnen – und die ganze Größe unserer Zeit.“ Fuhrmann stellt das Zitat seinem Buch voran.

Spuren der Luftschiffhalle Dresden gibt es nur noch im Boden. Sie musste nach dem Versailler Vertrag demontiert werden, die Zeppeline verschwanden aus dem Bild der Elbestadt auf Nimmerwiedersehen. Am gegenüberliegenden Ufer, in Cotta, standen die Dresdner und heulten. Sie müssen empfunden haben, dass die „ganze Größe unserer Zeit“ vorbei war. Aber etwas davon lebt in dem Buch von Fuhrmann wieder auf: die Erinnerung an „die erste aerodynamisch günstig geformte Luftschiffhalle überhaupt und den Archetyp aller nachfolgend strömungsoptimierten Luftschiffhallen“. Sein Buch ist zugleich ein Denkmal für den Zivilingenieur und genialen Erfinder Georg Heinrich Ernst Meier aus Siegen (1868-1934), dessen Name und bis heute wirkender Einfluss auf den Hallen- und Hangarbau völlig vergessen war.

Um die Eigentümlichkeit des Dresdner Bauwerks zu verstehen, muss man tief in die Gesetze der Aerodynamik und des Hallenbaus eintauchen. Fuhrmann tut es, indem er einen Abriss der Luftschiffahrtsgeschichte seit Leonardo da Vincis Studien zur Luftfahrt voranstellt – bis hin zum „ersten Krieg der Maschinen“, dem Ersten Weltkrieg. Als damit die Zeppeline plötzlich zur

Kriegswaffe wurden, die für die Bombardierung eingesetzt wurden, gelangten auch die gewaltigen Hallen, die in unterschiedlichster Technologie überall in Deutschland entstanden waren, über Nacht zu nie vorausgesehener Kriegsbedeutung. Sie wurden mit Tarnanstrichen versehen, um die darin geparkten Luftschiffe zu schützen.

Was aber war die Besonderheit der erst ein Jahr vor Kriegsausbruch fertiggestellten Dresdner Halle? Der 192 Meter lange, 56 Meter breite, 37 Meter hohe Bau mit einer Dachfläche von 20.300 Quadratmetern und einer 45 Tonnen schweren Dachhaut aus Ruberoid war stromlinienförmig gestaltet und mit noch nie verwendeten Kuppeldrehtoren ausgestattet, die „ein glattes Abstreichen der Luftströmung ohne große Verwirbelungen erlauben“. Kuppeldrehtore, die sich fächerartig zuschieben ließen – die technische Neuheit verdankte sich nicht etwa neuen physikalischen Erkenntnissen, sondern dem eher naiven genialischen Instinkt des Ingenieurs Meier; denn noch waren zu jener Zeit die aerodynamischen Gesetze zu wenig verstanden, um die Vorzugseigenschaften der singulären, von ihm erfundenen Luftschiffhalle unter all den „stereotyp scheunenartigen Bauformen mit senkrechten Widerstandsflächen und strömungsbehindernden Toren“ erkennen zu können, die bereits errichtet waren.

Die technisch anspruchsvolle Lösung, die sich der Ingenieur unter dem

Namen „Glück auf und ab“ 1910 hatte patentieren lassen, verlieh seiner tonnenartigen Halle gewölbte Abschlüsse an den Schmalseiten und war im Unterschied zu allen anderen Bautypen geeignet, die berüchtigten Luftturbulenzen zu minimieren, die Hallenmanöver der Luftschiffe gefährden und sogar verhindern können. Fuhrmann

KUPPELDREHTORE
ERLAUBTEN „EIN
GLATTES
ABSTREICHEN DER
LUFTSTRÖMUNG
OHNE GROSSE
VERWIRBELUNGEN“

kommt zu dem Schluss: „Ernst Meier hat hier ein Optimum an konstruktivem Aufwand und funktionalem Erfordernis geschaffen. Das Raumvolumen seines Baukörpers folgt der Kontur der zu behausenden Luftschiffe.“ Seine Halle war groß genug, um zwei davon unterzubringen.

Aufgegriffen wurde diese Konstruktionsidee erst in der Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs im Ausland. Fuhrmann kann nachweisen, dass dafür der

Rückgriff auf Meiers Technologie evident ist, und zeichnet einen „Stammbaum“ der meierschen Halle mit Airdocks und Hangars selbst für die Nasa in Amerika, mit Tochter- und Enkelkonstruktionen in Spanien, Brasilien und in der Sowjetunion. Nach Deutschland, wo man beim neu entwickelten Luftschiffhallenbau seit den 1930er-Jahre bei einer Bauform mit senkrechten Wänden stehen geblieben war, kehrte Meyers Erfindung erst mit der Halle für den nie an den Start gegangenen Cargolifter im Spreewald 1998 zurück.

Heute wird diese 360 Meter lange, 210 Meter breite und 107 Meter hohe „bisher größte Luftschiffhalle und weltgrößte freitragende Halle“ (Fuhrmann), die sich wie ein glitzernder Hügel aus der flachen Landschaft im Süden Berlins erhebt, vom Erlebnisbad „Tropical Islands“ genutzt. Unter echten Palmen reckeln sich Urlauber auf der Fläche von neun Fußballfeldern an Sandstränden und Lagunen. Dass der früheste Vordenker, Erfinder und Konstrukteur dieser gigantischen Gebäudehülle kein Amerikaner, sondern ein Ingenieur der Kaiserzeit mit buschigem Haar und Vollbart war, dessen Laufbahn unter Tage im Eisenerzbergwerk Siegen begonnen hatte und dessen lange vergessene Erfindung, die aerodynamisch geformte Luftschiffhalle, erst nach einem Siegeszug durch die Welt nach Deutschland zurückgekehrt ist, das weiß man erst jetzt.

Sssssssssss – Kasper König, 75 Jahre alt, steht aufrecht wie von einer Schnur nach oben gezogen auf dem E-Scooter, fährt 20 Kilometer pro Stunde, Wind im Gesicht, Camouflage-Cap, Streifenanzug, kräftig blaues Hemd, weiße Turnschuhe. Das Pedal ist durchgedrückt. Er habe keinen Führerschein, sagt er, sei daher aber der beste Beifahrer, weil er mental nicht mitfahre, er habe einfach keine Angst. Wir stehen gemeinsam auf einem dieser

VON SWANTJE KARICH

seltsam unromantischen Gefährte, die seit einigen Wochen zu Tausenden die Straßen unserer Städte mit ihrem ssssss-Geräusch vermögen und dabei recht arrogant ausdrücken, dass sie das neue Effizienzprinzip von Freiheit verkörpern. Kein Führerschein, einfach los. Langsame Wege niemals. Aus dem Weg.

Kasper König ist nicht nur ein Ketten-sätzekonstrukteur, sondern auch ein Spielkind. Er will es wissen. Ausgerechnet er, der Prototyp des visuellen Menschen. Wir haben uns in der Berliner Kurfürstenstraße verabredet. Sein Büro erinnert stark an das legendäre Refugium im Kölner Museum Ludwig, wo er bis 2012

TÄTIGKEITSPROFIL KASPER KÖNIG

Einmal gut sein

Unsere Städte wurden in den vergangenen Tagen von E-Scootern geflutet, wo schon E-Bikes und E-Cars warten. Was macht das mit unserem urbanen Leben? Eine Runde E-Sharing mit dem Starkurator Kasper König in Berlin



als Direktor hauste: hohe Regale, vollgestellt mit Katalogen und Büchern. Kunst überall dazwischen. Kasper König sitzt an seinem Schreibtisch und blättert sich durch sein privates Facebook, eine dicke Seitensammlung mit Porträtfotos von Leuten, die irgendwie für ihn wichtig sind, ihre Köpfe ausgedrückt, ausgeschnitten und aufgeklebt. Daneben die Adressen und Telefonnummern. Der Kurator schreibt keine Mails, er schickt und liest keine SMS. Er verfasst gestern wie heute seine berühmten Postkarten. Wir wollen zusammen die neue Urbanität erkunden.

Wir machen uns auf den Weg in seinen Kiez. Überall stehen die Sharing-Fahrzeuge, grüne, blaue Tretroller in langen Reihen, grellfarbene Fahrräder, orangefarbene Schwalben. König steuert auf einen E-Scooter zu, der den unmissverständlichen Namen „Tier“ trägt, steigt drauf und will los. Die Alarmanlage geht an. „Ich fahre lieber Fahrrad“, sagt er – diverse Exemplare der gemeingefährlich-schnellen Jump-E-Räder stehen herum. Da entdeckt Kasper König eine Schwalbe und eilt sehnsüchtig zu ihr. „Damit will ich fahren. Das ist Kult aus der DDR!“ „Dafür braucht man einen Führerschein“, sage ich. „Und fühle mich wie ein Spielverderber. Er ist sich sicher, dass es nicht stimmt.“ „Um sich anzumel-

den in der App.“ „Ah. App.“ Er ist schon weiter, fragt einen Passanten, ob er uns vor einem rosafarbenen Retro-Easy-Cruiser fotografiert – „mit roter Eule draufgeklebt“. Irgendwie landen wir tatsächlich auf dem Bild, und Kasper König zettelt eine Diskussion an, ob der Mann jetzt Rechte am Bild als Fotograf habe. Der zieht die Schultern hoch, er versteht kein Deutsch. Egal. Aber das Moped ist Königs Favorit im Zweirad-Straßenkampf. Garantiert ohne E-Motor. Garantiert aber auch kein Sharing.

Als er dann schließlich doch das Elektropedal vom „Tier“ unterm Finger hat, drückt er mutig zu. Saust dahin, erst wie ein Tandem beim Fallschirmabsprung, dann ganz allein. Wichtiger aber ist ihm, was er sieht, der gemeinsame Weg durch den Kiez, wie die Gegend von Galerieren und Immobilienentwicklern umgekrempt wird. „Woolworth wird bald wegkommen“, sagt König, „und der harte Puff dort auch.“ Wenn er abends sehr lange arbeite, kriege er mit, wie die Freier ihre Prostituierten schlugen, ihre Handtaschen leerten, um an die Einnahmen zu kommen. König ist schon wieder weiter, tritt an eine dieser neuen ovalen Litfaßsäulen, die sich die ganze Zeit um die eigene Achse drehen. Es schüttelt ihn. „Völlig misslungen, das

Design.“ Aber es geht ihm jetzt um etwas anderes. Die Tafel zeigt eine dunkelhaarige Frau mit engem Top, minimaler bauchfrei, Handtasche, sie strahlt uns natürlich an. Sympathisch. Darunter steht: „Warum ein Auto besitzen, wenn du 1500 Golf fahren kannst – 100 Prozent elektrisch carsharing“.

„Diese Bilder sind so unendlich perfide“, sagt König, „ich verstehe diese Entwicklung nicht. Die Akkus verlangen Materialien, für die Mensch und Erde ausbeutet werden. Die müssen auch entsorgt werden.“ König erzählt die Geschichte vom einst geliebten Diesel, der den Bauern Steuererleichterungen brachte. Was gestern noch gefeiert wurde, werde am nächsten Tag verteuft.

Eine weitere Werbung gehe ihm nicht mehr aus dem Sinn, er habe sie in der Nähe der Siegestraße entdeckt. „Wir sehen eine Frau, Mitte 30, und ihre Kinder, ein Mädchen und ein Junge, definitiv noch nicht im Schulalter. Die Gruppe strahle Liberalität aus, quasi Grünen-Klientel, BH-frei, nicht verklemmt. Neben diesem familiären Stillleben stehe sinngemäß: „Meine Kinder sind beruhigt. Seitdem ich ein Auto mit Batterie fahre, kann ich sie jetzt auch zur Demo begleiten.“ Stille. Wir blicken uns an. Dann: Sssssssss.