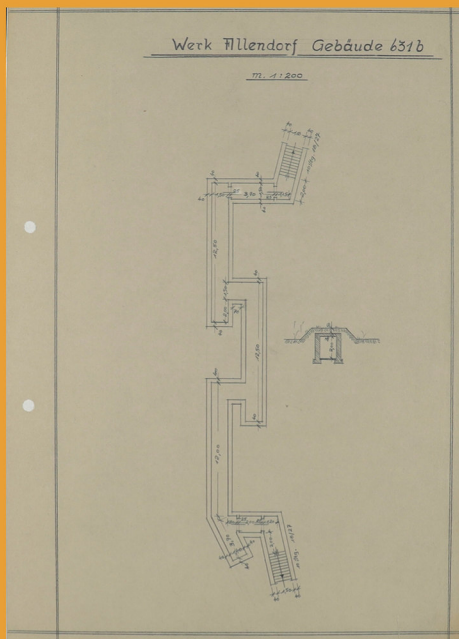


DIZ-BILD DES MONATS



02/23 - **ORNAMENT DES VERBRECHENS.** Ein Splittergraben der NS-Zeit in Stadtallendorf als Grundriss. - Von Jörg Probst.

Im Erdreich von Stadtallendorf auf dem Gelände des ehemaligen NS-Sprengstoffwerkes der DAG befindet sich ein Bunker, dessen Grundriss erstaunt und befremdet (**Abb.1**). Heute zugeschüttet, ist der Bau nur noch in Gestalt einer Zeichnung der 1950er Jahre erhalten. Weil Luftschutzanlagen eine durch und durch zweckorientierte Bauaufgabe sind, gibt das Gebilde Rätsel auf. Trotzdem es sich um Militärarchitektur handelt, wirkt es alles andere als funktional. Als würde die Diktatur hier unterirdisch jene Form selbst entwickelt haben, die ihr später als ihr mahnendes Spiegelbild vorgehalten werden wird, erinnert der Bau entfernt an den Grundriss des 2001 eingeweihten Jüdischen Museums in Berlin (Architekt: Daniel Libeskind - **Abb.2**).

Der zwischen 1938-45 entstandene Tiefbau, ein so genannter „Splittergraben“, gehört zu einer Reihe von bombensicheren unterirdischen Schutzanlagen des ab 1938 von den Nationalsozialisten bei Allendorf errichteten Rüstungsstandortes. In einer Gesamtlänge von ca. vierzig Metern erstreckt er sich zwischen dem Bahnhof des damaligen Werkes des DAG und dessen großem, noch heute bestehendem und als Sitz der Gedenkstätte DIZ Stadtallendorf genutztem Verwaltungsgebäude. Da sich in diesem Bereich des Werkes damals vorrangig Bahnpersonal und DAG-Verwaltungsangestellte aufhielten, war der Bunker wohl vor allem für diese Personengruppe bestimmt. Das so genannte „Gemeinschaftslager“ für Zwangsarbeiter*innen aus Westeuropa

Werk Millendorf Gebäude 631b

m. 1:200

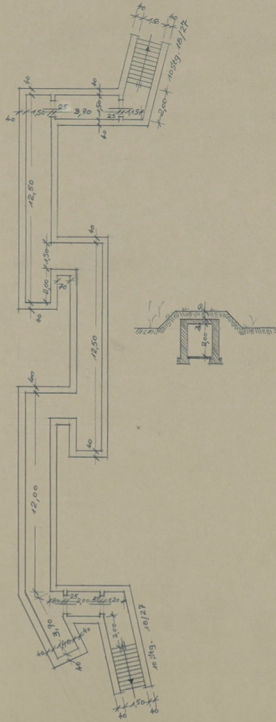


Abb.1: Splittergraben (um 1940), Zeichnung von unbekannter Hand, 1950er Jahre.

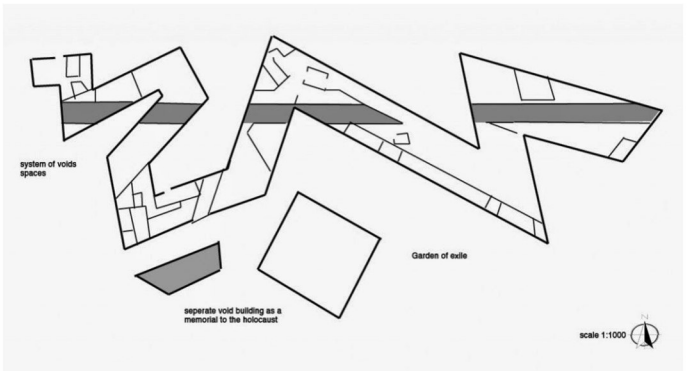


Abb.2: Jüdisches Museum Berlin (Entwurf: Daniel Libeskind), 2001.

lag auf der anderen Seite des Bahnhofs und wäre im Fall eines Bombenangriffs zu weit entfernt gewesen, als dass auch Menschen von dort in dem Splittergraben am Bahnhof rechtzeitig Schutz gefunden hätten.

Andererseits verläuft dieser Bunker direkt unter der Niederkleiner Straße, d.h. der Route der Zwangsarbeiter*innen aus dem „Gemeinschaftslager“ auf ihrem täglichen Weg in die südlich vom Bahnhof gelegenen Produktionshallen der DAG. Denkbar ist, dass die von den Nazis als wertvoller angesehenen westeuropäischen Zwangsarbeiter*innen bei zufälligem Aufenthalt auf der Niederkleiner Straße im Falle eines Bombenalarms in den Splittergraben auch eingelassen worden wären. Hingegen ist die Anlage nicht in Laufrichtung der Niederkleiner Straße, sondern quer dazu auf die seitlich links und rechts gelegenen Gebäude der Verwaltung und des Bahnhofs ausgerichtet.

Bemerkenswert an diesem Splittergraben ist jedoch weniger seine Ausrichtung und Platzierung in dem Gelände, sondern die Gestalt seines Grundrisses. Trotzdem die Umgebung damals weitgehend unbebaut gewesen ist und eine geradlinige Bauführung möglich gewesen wäre, krümmt sich der Graben um viele imaginäre Hindernisse herum. Wie eine Schlange windet er sich unter der Niederkleiner Straße hindurch. Wie kam es zu dieser vergleichsweise komplizierten verwinkelten und fast labyrinthisch wirkenden Konstruktion? Sie scheint der Aufgabe eines Bunkers, möglichst schnell Schutz und Deckung zu geben, zu widersprechen. Anders als große, meist im städtischen Raum zu findende Bunker für massenhaft in sie einströmende Menschenmengen sind flurartig langgezogene Splittergräben eng und nur nacheinander einzeln oder zu zweit zu betreten. Bei allzu großem Andrang müssen sich vor den schmalen Eingängen dieser Splittergräben die Wartenden gestaut haben.

Der Splittergraben am Bahnhof in Stadtallendorf wird dieses Gedränge zusätzlich verschärft haben durch die verzwickte unübersichtliche Form der eigentlichen Schutzräume. Der nur zwei Meter hohe Tunnel knickt wieder und wieder ab, was ein schnelles Nachrücken der Eintretenden erschwert. Sogar die nur eineinhalb Meter breiten Zugänge stehen schräg und zwingen den Schutzsuchenden schon nach wenigen Treppenstufen, sich nach links und bald danach wieder nach rechts zu wenden. Die drei jeweils ca. zwölf Meter langen und als Parallelen angelegten Haupträume stoßen an ihren Enden nicht etwa direkt aufeinander, sondern zweigen vorher ab, sodass weitere Nischen und Winkel entstehen. Zweifellos ist durch die inversive Verschachtelung dieser Zick-Zack-Linie der Schutzflur insgesamt länger geworden. Im Vergleich zu einem gerade geführten Graben bei gleichem Abstand der Zugänge haben die Abknickungen die Bunkerkapazität erhöht.

Aus dieser Sicht wäre die umständliche und wegen ihrer Ähnlichkeit mit der Ornamentform des Mäanders (**Abb.3**) beinahe künstlich wirkende Gestaltung des Splittergrabens sogar funktional. Das jedoch lässt erst Recht nach dem Sinn dieses aufwendigen Projektes fragen. Auch für einen Bunker mit größerem Volumen wäre in der seinerzeit kaum bebauten Umgebung am Bahnhof des damaligen Sprengstoffwerkes der DAG bei Allendorf bis 1945 reichlich Baugrund verfügbar gewesen.

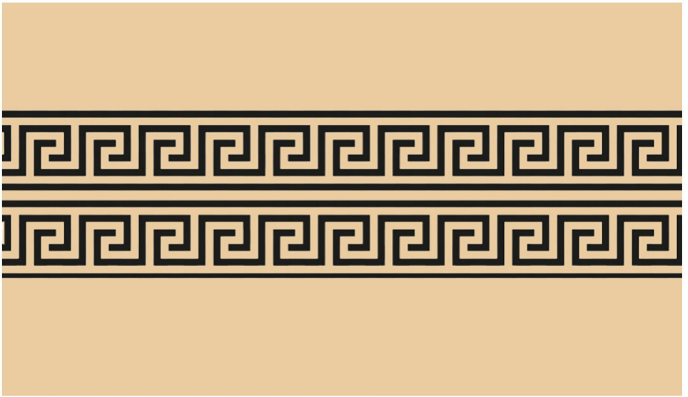


Abb.3: Mäander-Ornament.

Möglicherweise war der Splittergraben am Bahnhof nicht für Menschen vorgesehen, sondern als unterirdischer Speicher und Lagerplatz konzipiert worden. So berichtet ein Zeitzeuge, dass gegen Kriegsende in Kisten verpackter Sprengstoff in Luftschutzanlagen gelagert worden war (Preuss 1990, S.268). Auch weichen diese Splittergräben und Bunker (die vollständige Zahl und die Lage aller Luftschutzanlagen in den Allendorfer Werken ist nicht bekannt) in ihren Grundrissen stark voneinander ab. Diese großen Unterschiede könnten auf die Verschiedenartigkeit der Nutzung dieser Anlagen schließen lassen. Umso auffälliger und fragwürdiger ist die eigenwillige Gestaltung des Splittergrabens am Bahnhof. Keine andere der durchweg sehr einfach aufgebauten Luftschutzanlagen im Werksgelände der DAG ist im Entwurf so übersteigert detailliert und formalisiert.

Doch ist es nicht nur der Vergleich mit den Grundrissen ähnlicher militärischer Einrichtungen, der aus der Zeichnung ein denkwürdiges Dokument werden lässt. Weil in diesem Fall die Funktion des Bauwerkes nicht restlos aus dessen Gestaltung erklärt werden kann und auch Parallelen zu verwandten Gebäuden zu keinem Ergebnis führen, drängt sich die Frage nach dem weiteren Hintergrund dieser Gestaltungsidee auf. Führen Bezüge zu kulturellen Zusammenhängen und politischen Kontexten, die über die engeren Grenzen der Militärarchitektur hinausweisen, zu Erklärungen des widersprüchlichen Entwurfes? So mag die Idee, einem auf kurze Distanz anzulegenden Splittergraben dadurch mehr Fläche zu geben, dass man ihn in einem Mäanderartigen Zick-Zack von A nach B führt, durch die in der Architektur des Nationalsozialismus weit verbreitete Ornamentik eingegeben worden sein.

Der vor allem durch Albert Speer (**Abb,4**) geprägte, die Antike missbrauchenden Klassizismus des Hitler-Regimes bezog auch klassischen Zierrat wie den Mäander in die Ausstattung seiner pompösen Bauwerke mit ein. Ein Beispiel dafür ist das Hessische Staatsarchiv (**Abb.5**) im nahe gelegenen Marburg. Im Nationalsozialismus wurde der Mäander auch deshalb zu einer häufig verwendeten Ornamentik, weil die hier in rechten Winkeln um sich selbst herum geführte Linie die Implementierung von Hakenkreuzen ermöglichte. Solche Hakenkreuze in dem so genannten „Doppelmäander“ zeigen sich im Grundriss des Splitter-

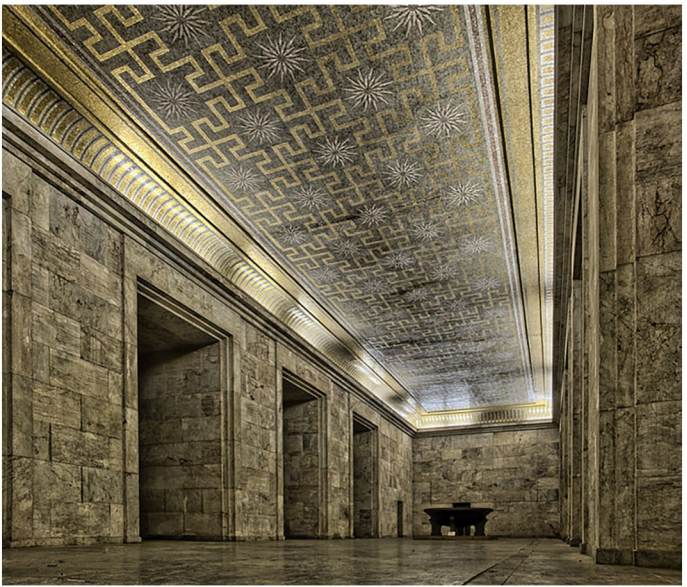


Abb.4: „Doppelmäander“ als Deckenornament: Albert Speer, „Goldener Saal“, Zeppelin-Tribüne, Reichsparteitagsgelände Nürnberg, 1934-37.

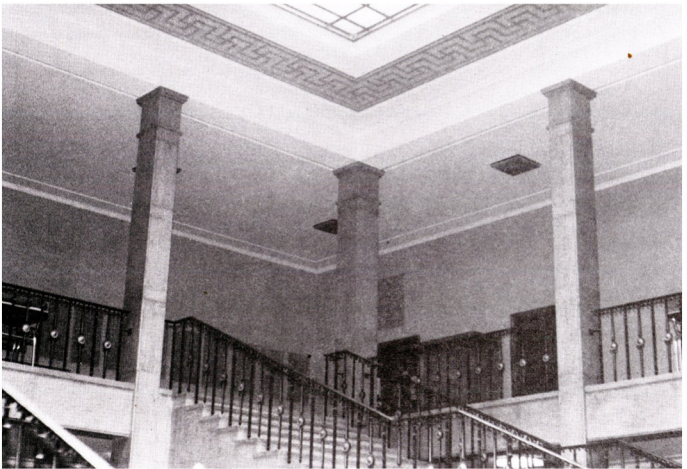


Abb.5: „Doppelmäander“ als Deckenornament - Alfred Henrich, Staatsarchiv Marburg, 1935-38.

grabens am Bahnhof des DAG-Sprengstoffwerkes bei Allendorf nicht. Mäanderartig ist diese Luftschutzanlage gleichwohl durch die gleichmäßige rhythmische, darin an ein Ornament erinnernde Verschachtelung der einzelnen Tunnelabschnitte (**Abb.6**).

Weil Vorzeichnungen zu dem Entwurf fehlen und über dessen Zeichner nichts bekannt ist, kann diese Übertragung von Herrschaftsornamentik auf einen Bunkergrundriss nicht konkret bewiesen werden. Architektur war jedoch das wohl wichtigste Propaganda-Instrument des Nationalsozialismus. Es muss daher allen möglichen Auswirkungen dieser architektonischen

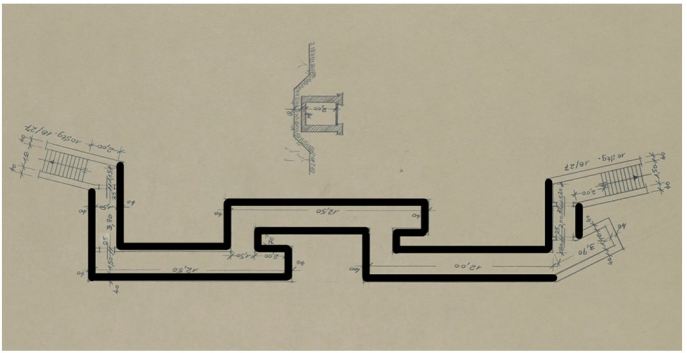


Abb.6: Mäander als Struktur - Verdeutlichung der rhythmischen Hauptlinien des Splittergrabens, vgl. Abb.1.

Dauerpräsenz pathetischer „arischer“ Selbstübersteigerung nachgegangen werden. Der Splittergraben am Bahnhof des ehemaligen NS-Sprengstoffwerkes Allendorf belegt in seiner baulichen Struktur, dass sich dieser Fanatismus und seine Propaganda der Architektur noch dort fortsetzte, wo sie niemand sehen konnte - unter der Erde, da, wo die Gräber sind.