

Aludach in Sibirien

## Die Kathedrale von Tscheljabinsk

*Die Welt ist voller Zufälle. So verschlug es zwei bayerische Spenglermeister in den asiatischen Teil des Urals. Was sie dort erlebten und wie sie die Dachbekleidung der Tscheljabinsker Kathedrale vorbereiteten und ausführten, schildert dieser Bericht.*

Das hatten sich die beiden bayerischen Spenglermeister Rudolf Maierhofer aus Neuötting und Josef Rath aus Vilsbiburg-Haarbach kaum träumen lassen, als sie 1991 ihre Spenglermeisterprüfung in der Meisterschule in Landshut ablegten. Nämlich, eines Tages in die unendlichen Weiten Sibiriens zu fahren, um dort Spenglerarbeiten an einer katholischen Kathedrale durchzuführen.

### Land und Leute

Sibirien, diese nordasiatische Großlandschaft zwischen Ural-Gebirge und Pazifik, Nordpolarmeer und den innerasiatischen Randgebirgen, hat die unvorstellbare Größe von 12,8 Millionen km<sup>2</sup>, zählt aber nur 30

Millionen Einwohner. Es kommen also nur gut 2 Einwohner auf jeden km<sup>2</sup>. Ein Begriff ist diese Region dem einen oder andern vielleicht durch die Weltkriegs-Romane von Kirst und Konsalik. Bekannter dürfte dagegen die Trans-Sibirische-Eisenbahn als bedeutendste Verkehrsverbindung Innerasiens sein. Die reichen Bodenschätze ließen jedoch durch die Industrialisierung der späten Zaren-, vor allem aber der Sowjetzeit zahlreiche Großstädte entstehen. Dazu gehört auch die Gebietshauptstadt Tscheljabinsk am Ostfuß des südlichen Urals mit knapp zwei Millionen Einwohnern. Die

Stadt verfügt über mehrere Hochschulen und ist ein bedeutendes Zentrum der russischen Hütten-, Maschinenbau- und chemischen Industrie. Ein großer Bahnknoten gehört ebenso zu dieser Stadt wie der Flughafen.



*Tscheljabinsk liegt auf der asiatischen Seite des Ural. V. l. n. r.: Pfarrer und Bauherr Wilhelm Palesch, Rudolf Maierhofer, Josef Rath und Pater Reinhart*

### Die Vorbereitungen

Aber wie kamen unsere bayerischen Spenglermeister nach Sibirien? Vorausgegangen waren Kontakte zu dem deutschen Architekten Franz Wesinger aus Olching bei München. Über diesen erhielten sie den Auftrag für die Spenglerarbeiten. Bevor es los ging, wurde erst einmal die Alcan-Architektenmappe ins Russische übersetzt. Das sollte sich später als nützlich erweisen, denn die russischen Architekten vom örtlichen Stadtbauamt waren für die Detailplanung zuständig. Sie erwiesen sich als wahre Dickschädel, Korrekturen gingen hin und her. Mit dem Visum, das für die Einreise notwendig ist, war es auch nicht einfach. Beim zuständigen Konsulat in München hieß es „Njet“, und zu war der Schalter. Daß es schließlich doch noch klappte, ist den beiden bis heute nicht ganz klar.

\* Alcan Deutschland, 37002 Göttingen, Fax (05 51) 30 45 93



*Die Scharen wurden in der Firma Maierhofer vorprofilert und per Lkw nach Sibirien transportiert*



Die Dachunterkonstruktion besteht aus verzinkten Stahltrapezblechen, auf denen später Kanthölzer für die Dachschalung angebracht wurden



Auch stärkerer Schneefall hinderte die bayerischen Spenglermeister und ihre russischen Helfer nicht an der Ausführung ihrer Arbeit



Rudolf Maierhofer bei einer der schwierigen Detailausbildungen, hier am Übergang vom flachgeneigten Dach zur steilen Kehlfläche des Hauptdaches



Nach dem Bekleiden des Hauptdaches mit Falzonscharen wurden Schneefänge montiert

Insgesamt wurden 2160 Aluminiumtafeln mit einer Deckfläche von 2600 m<sup>2</sup> und den Deckmaßen 2,19 m × 0,52 m für die Tafeldeckung vorprofiliert und gekantet. Außerdem waren die innenliegenden Rinnen sowie die Trauf-, Kehl- und Anschlußbleche vorzufertigen. Lediglich die Mauer- und Lüfterfirstabdeckungen wurden vor Ort in Tscheljabinsk gefertigt, da Rudolf Maierhofer bei einem Ortstermin in Sibirien, ein halbes Jahr vor Arbeitsbeginn, keine Möglichkeit hatte, die Maße zu nehmen.



*Die Laterne erhielt ihre komplette Bekleidung am Boden*

Alle vorprofilierten Scharen und Profilbleche verstauten die Handwerker auf einem Lkw. Dazu noch sämtliche Werkzeuge – in dreifacher Zahl – sowie Zubehör wie Hafte, Haftnägel, Enkolitkleber, Schneefangrohre und die zugehörigen Laschen sowie Kompressor, Luftdrucknagler und eine 2-m-Handabkantmaschine mit Rollenscheure. Danach erfolgte der Abtransport zur 4000 km entfernten Baustelle.

## *Per Bahn, per Flugzeug und per Auto*

Die beiden Spenglermeister hingegen setzten sich Anfang September 1996 in den Zug und reisten



*Kreuzweihe durch Pfarrer Wilhelm Palesch*



*Zwei Kräne transportierten die fertig bekleidete Laterne an ihren endgültigen Bestimmungsort*

nach Köln. Von dort aus flogen sie mit der Ural Airline nach Swerdlowsk (früher Jekaterinburg), einer russischen Gebietshauptstadt im Mittleren Ural. Nach sechsstündigem Flug ging es mit dem Auto 150 km weiter nach Tscheljabinsk.

Ende September gab es bereits den ersten Schnee, bei Temperaturen von etwa 0° C. Ab Mitte Oktober blieb der Schnee liegen und die Temperaturen gingen Tag für Tag weiter nach unten. Gegen Ende des Monats lagen sie bei -20 bis -25° C, in dieser Gegend aber durchaus nicht ungewöhnlich. Gefrühstückt wurde bei den katholischen Priestern aus Deutschland, die zugleich die Bauherren waren und seit mehreren Jahren schon in Tscheljabinsk leben. Mittags gingen die Spenglermeister zum Essen ins Restaurant. Bei dem Gedanken daran schaudert es den beiden heute noch. Kartoffeln und Borschtsch (eine Kohlsuppe mit wenig Fleisch und roten Rüben, sowie etwas Kwaß (einem Getränk aus gegorenem Brot und Früchten). Na dann guten Appetit!

Besonders schlimm aber war für die gestandenen Bajuwaren, daß es vor Ort kein Bier gab. So beschränkte sich der Konsum während der neunwöchigen Aufenthaltszeit auf vier Kästen Weißbier, die mit dem Lkw mitgebracht worden waren. Und das bedeutete noch nicht einmal täglich „eine Halbe“ für jeden. Aber immerhin gab es einen guten Wodka.

## *Opalgrünes Dach...*

Da die Arbeitslosigkeit in Tscheljabinsk bei etwa 40 bis 50 Prozent liegt,

war es für unsere beiden Spengler relativ einfach, acht bis zehn „Spezialisten“, als Helfer anzuheuern. Bei der Verlegung der Aluminiumscharen in der Fläche klappte es dann auch, nachdem die Leute eine Zeitlang



*Zum Aufsetzen des Kreuzes war die Laterne mit einer provisorischen Arbeitsplattform ausgestattet worden*



*Es ist vollbracht: Kreuz und Laterne bilden eine harmonische Einheit*

eingewiesen worden waren. Die Anschluß- und Abschlußarbeiten nahmen sich allerdings die beiden Spenglermeister selbst vor. Die belüftete Dachkonstruktion hatte folgenden Aufbau: Stahlträger, darauf verzinkte Stahltrapezbleche, Abstandshölzer für die Dämmung und die darüber befindliche Belüftungsschicht, Holzschalung von 24 mm Dicke, Bitumenglasvliesbahn. Für die Befestigung der Edelstahlhafte verwendeten sie einen Luftdrucknagler mit Edelstahlnägeln. Die Hafte stammten von der Firma Kling aus Oberstdorf, ebenso wie das Doppelrohr-Scheefangsystem, das auf der Kathedrale in Tscheljabinsk eingesetzt wurde.

Auf die Mitnahme einer Falzmaschine hatten die Spengler verzichtet, denn diese wäre lediglich für die Eindeckung eines flachgeneigten Dachbereichs von knapp 120 m<sup>2</sup> nötig gewesen. Diese Dachfläche mit 15°

Neigung konnten die örtlichen Helfer auch mit Schaleisen und Holzhammer in Doppelstehfalztechnik unter Verwendung von Dichtbandeinlagen falzen. Das restliche Dach und der Turm erhielt eine Aluminiumdeckung in Winkelstehfalztechnik, wobei die Winkelfalze mit dem Rau Winkelstehfalzschließer an Ort und Stelle zusammengedrückt wurden. Diese Dach- und Turmflächen haben eine Neigung von 65° sowie 87° und eine Fläche von 1700 m<sup>2</sup> und 625 m<sup>2</sup>. Für diese Flächen kam Falzonal aus Alcan Farbaluminium in der Farbe Opalgrün zum Einsatz.

Für die innenliegende Grabenrinne verwendeten die Spengler 0,8 mm dickes Titanzinkblech der Firma Rheinzink. Zuvor erhielt die Holzunterkonstruktion eine Sicherheitsrinne unter Verwendung einer Bitumenglasvliesbahn, auf der eine Enkomat Air-Z-Trennlage angeordnet ist. Die Mauerabdeckungen aus Farbaluminium wurden mit der Bitumenklebemasse Enkolit verklebt. Für die sichere Befestigung der Mauerabdeckungen sorgen abgekantete 1 mm dicke verzinkte Stahlbleche.

## Bautafel

**Objekt:** Katholische Kathedrale in Tscheljabinsk

**Bauherr:** Katholisches Pfarramt Tscheljabinsk/Rußland

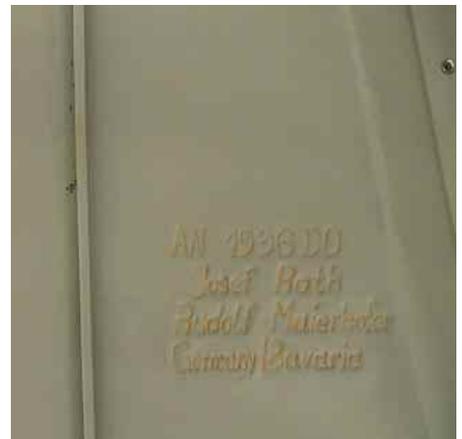
**Architekt:** Franz Wesinger, 82140 Olching

**Klempnerarbeiten:** Rudolf Maierhofer Metallbedachungen, 84524 Neuötting, Josef Rath, 84137 Vilsbiburg-Haarbach

## ... und mayagoldener Turm

Die Laterne erhielt eine Bekleidung in der Farbe Mayagold. Wobei deren Fläche von 150 m<sup>2</sup> und einer Neigung von 87° am Boden in Spiegeldeckung ausgeführt wurde. Nach Beendigung dieser Arbeiten befestigten die Handwerker im oberen Bereich eine Arbeitsplattform. Das Hieven geschah mittels zwei synchron arbeitenden Kranen. Von der Plattform aus konnte schließlich das vergoldete Kreuz befestigt und die regradichten Übergänge zur Laterne hergestellt werden.

Das verwendete Falzonal-Farbaluminium in Falzqualität ließ sich auch bei den niedrigen Temperaturen problemlos verarbeiten. Das in einem Zweischicht-Coil-Coating-



*Stolz verewigten sich unsere beiden Spenglermeister mit handtriebener Schrift in einer der Scharen*

Verfahren bandbeschichtete Material gilt als besonders wetterbeständig. Denn sowohl Primer als auch Farben werden einzeln nacheinander eingebrannt. Nach Entfernung der werkseitig aufgetragenen abziehbaren Schutzfolie strahlen die Farben.

Die Verständigung mit der einheimischen Bevölkerung gestaltete sich schwierig. Denn weder Josef Rath noch Rudolf Maierhofer sprechen ein Wort russisch, lediglich mit ihrem bißchen Schullenglisch konnten sie sich ein wenig weiterhelfen. Ansonsten versuchten sie es eben mit der Zeichensprache. Tscheljabinsk erschien den beiden wie ein Sperrgebiet im Sperrgebiet. Schließlich sind hier starke Militärtruppen konzentriert, denn immerhin stehen in diesem Ort Rußlands größte Panzer- und Traktorenfabrik sowie fünf Atomkraftwerke. Überall gab es Absperrungen. Die Menschen allerdings erwiesen sich im wesentlichen als freundlich und hilfsbereit. □