

Beton unter mediterraner Sonne

Augusta - Die letzte historische Luftschiffhalle im Mittelmeer

Von Matthias Pfeifer

Während des Ersten Weltkrieges waren Luftschiffe eine moderne high-tech Waffe. Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Italien benutzten sie vor allem für Aufklärungszwecke. Es gibt nicht viele Orte in Europa, die an diesen Teil der technischen und militärischen Geschichte erinnern. Viele Luftschiffhallen wurden gebaut und später dann zerstört oder abmontiert. Nur zwei aus dieser Epoche gibt es noch in Europa: eine in Montebourg-Ecausseville und die andere in Augusta, Sizilien. Zwei weitere in Soubise, in der Nähe von Rochefort-sur-Mer in Frankreich existieren zwar noch, wurden aber in ihrer baulichen Struktur sehr stark verändert.

Die Tatsache, dass es sich um eine der ganz wenigen, noch existierenden Hangars handelt, macht ihn zu einem ganz außergewöhnlichen Objekt sowohl der Denkmalpflege, als auch der technischen und militärischen Geschichte. Allerdings ist es ein schwieriges Objekt. Italien kann stolz auf eine mehr als 2000 jährige Geschichte zurückschauen und das Land ist voll von Denkmälern dieser Epoche. Welche Bedeutung hat da ein noch nicht einmal 100 Jahre altes Gebäude, verglichen mit viel älteren und viel künstlerischer gestalteten Objekten? Nach seinem Bau wurde es nur kurze Zeit für den ursprünglichen Zweck, die Unterbringung von Luftschiffen, genutzt. Bis heute ist der Bereich ein Militärgebiet, aber mit dem Rückgang der militärischen Nutzung von Luftschiffen nach dem Ersten Weltkrieg verlor es seine ursprüngliche Bestimmung. In den folgenden Jahrzehnten wurde es für Lagerzwecke und Werkstätten einer Wasserflugzeugbasis genutzt, die vom nahe gelegenen natürlichen Megarese- Hafen aus operierte und später für eine Hubschrauberstation. Aber seit vielen Jahren gibt es für dieses beeindruckende Gebäude keine Nutzung mehr und der technische Verfall zeigt deutlich seine Spuren. Das enorme Gewicht der mehr als 30 Meter hohen Tore, die von einem Balken unter dem Dach getragen werden, brachte Spannungen in die Gebäudestruktur, denen sie nicht gewachsen war. Gewaltige Stahlkonstruktionen wurden eingebracht, die die Bewegungen stoppen sollten, zusammen mit Stahlseilen, die sie am Grund verankern. Aber immer noch entstehen neue Risse in der Betonstruktur.

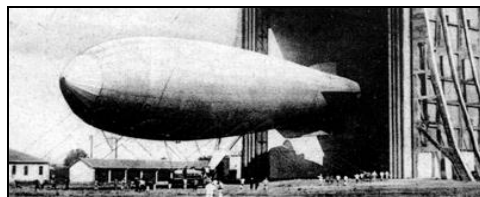


Blick vom Eingangstor

Es gibt eine Gruppe örtlicher Enthusiasten um ihren Präsidenten Raffaele Migneco, die versuchen das Erbe zu erhalten. Die folgenden Informationen stammen von der Webseite www.hangarteam.it.

“Der Hangar kann Luftschiffe von 12.000m³ aufnehmen und ist das einzige Beispiel aus Stahlbeton. [Anm. des Verfassers: Es gibt weitere Stahlbetonhangars.] Die tragende Struktur besteht aus 15 Stahlbetonrahmen mit Ziegelausfachungen auf den horizontalen Balkenverbindungen. [Anm. des Verfassers: Die Außenwände bestehen nicht aus Ziegeln, sondern aus Betonfertigteilen] Ein anderes interessantes Element wären

die Hallentore, wenn sie funktionsfähig gehalten worden wären. Sie bestehen aus einem Falwerk von 14 Elementen, jedes 31 Meter hoch und angetrieben durch einen kräftigen Elektromotor.



Die Hallendimensionen sind wie folgt.

Außenabmessung: Länge 105,50m, Breite 45,20m und Höhe 37,00m.

Innenabmessung: Länge 100,00m, Breite 26,00m und Höhe 31,00m.

Das Umfeld, einschließlich der Landefläche hat eine Größe von 500x400m mit einer Orientierung von Nord-Nordwest nach Süd-Südost, entsprechenden der regionalen Windrichtung. Die Halle wurde mit dem Zweck gebaut, Süditalien durch Luftschiffe aus der Luft gegen die ständigen Angriffe deutscher U-Boote während des Ersten Weltkrieges zu verteidigen. Der Bau begann 1917. Es war geplant sehr schnell fertig zu werden, was aber nicht gelang und so war bei Fertigstellung der Krieg bereits beendet und der ganze strategische Aufwand erschien nutzlos. Trotzdem wurde sie in Betrieb genommen und in den 1920er Jahren wurde das Militärgelände bestehend aus der Luftschiffhalle, Unterkünften, Küchengebäude, Lagerhaus, Waschhaus, Krankenstation und einigen Gebäuden für den Kommandanten und Offiziere eröffnet.

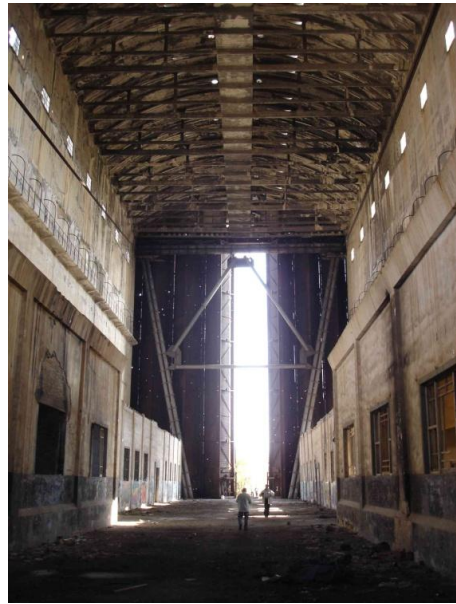
Das erste Luftschiff, das über Augusta flog war ein GS-Typ mit 5000m³ (Marschgeschwindigkeit 31mph in 492 Fuß Höhe), das aus einer zentralitalienischen Basis verlegt wurde. Einige Jahre später entwarf und baute der Ingenieur Nobile, bekannt durch sein Luftschiffflug über den Nordpol, einen neuen Typ mit 7000m³, das N2 Luftschiff.

Am 29. August 1925 besuchte König Umberto I. die Halle. Später wurde mit dem Ziel der Verstärkung der Luftverteidigung des Hafens eine Wasserflugzeugstation gebaut, vollständig mit Kränen und Werkstätten für die Torpedowasserflugzeuge und Aufklärungsmaschinen des Zweiten Weltkrieges. Die Wasserfläche für Start und Landung war in der Nähe der Festung „Garcia und Vittory“ und war 3936 Fuß lang. Während des Zweiten Weltkrieges war Augusta Schauplatz sehr schwerer Luft- und Seeschlachten und die Stadt wurde mehrfach bombardiert mit erheblichen Schäden. Glücklicherweise und wahrscheinlich nicht durch Zufall blieben Militärgelände wie der Avalosturm, die „Garcia und Vittory“ Festung, die Schwäbische Festung, das

Schwäbische Schloss, die Luftschiffhalle mit der darunter liegenden Wasserflugzeugstation intakt.

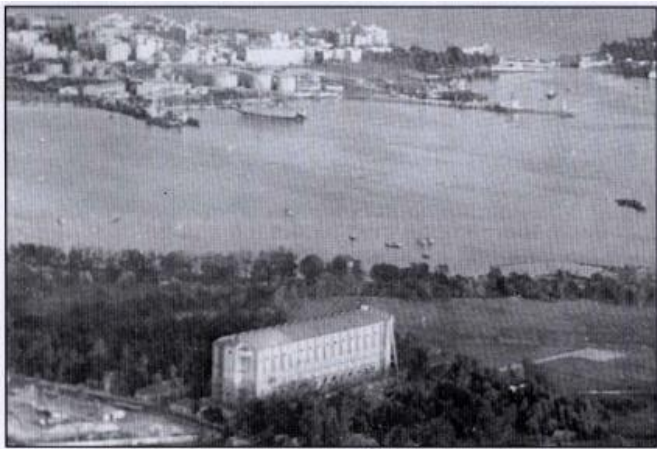
Nach dem Krieg benutzte die englische Firma BOAC bis 1958 die Wasserflugzeugstation als kommerziellen Landeplatz auf der Rute England-Italien-Nordafrika. Für viele Jahre starteten Wasserflugzeuge im Megarese-Hafen und brachten Fracht und Passagiere. Für lange Zeit wurde die Halle Stützpunkt für italienische Zollhubschrauber.

Am 24. Dezember 1987 erklärte das Sizilianische Regionalregierung mit dem Erlass 2739 die Halle zu einem historischen Monument von hohem Interesse. Am 25. April 1989 wurde sie in der Londoner Ausstellung „Housing the Airship“ über Luftschiffe und Ballons und ihre Hallen angesprochen. Völlig unbenutzt seit dieser Zeit wurde die Halle durch wiederkehrenden Vandalismus beschädigt.“



Ansicht von innen

Wie bei allen Luftschiffhallen gibt es einen Laufgang unter dem Dach, der für die Arbeiten am Luftschiff benutzt wurde. Heute dort entlangzugehen ist doppelt spannend: Schon der 30m tiefe Blick nach unten ist etwas sehr Spezielles, aber dann noch große Risse in der Betonkonstruktion zu sehen, auf der man läuft macht es noch beunruhigender.



Blick aus der Luft

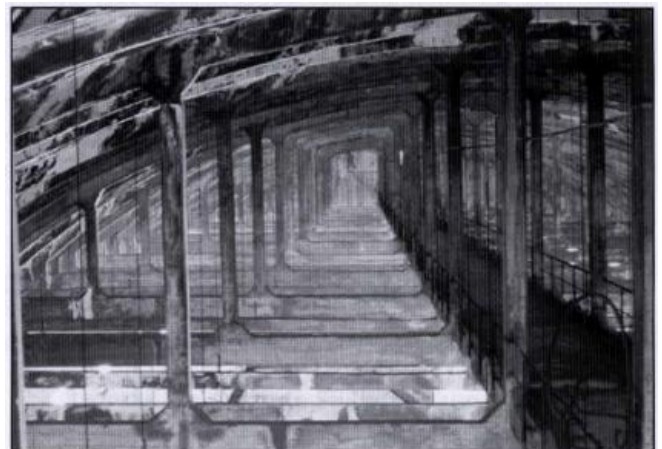
Die Luftschiffhalle befindet sich vor einem Hügel am Nordost Ende des Megarese- Hafens, einem Naturhafen zwischen der Halbinsel mit der Stadt Augusta und dem Festland.

Nicht nur für Luftschiffenthusiasten ist es ein absolut herausragendes Erlebnis diesen Ort heute zu besuchen. Das ganze Gelände ist palmenbestanden und die Natur hat Schritt für Schritt wieder Besitz ergriffen von den verfallenden Militärgebäuden. Höher als jede Palme dominiert die Halle von Weitem sichtbar die Ort. Sie wirkt wie eine Inkatempelruine im Urwald.



Ansicht von vorne

Schon die gewaltigen Tore sind beeindruckend, noch mehr der Innenraum. Er ist so lang und hoch, wie das Mittelschiff des Kölner Doms, aber doppelt so breit.



Der Laufsteg unter dem Dach

Aber wenn man das Ende des Laufgangs erreicht hat beruhigt ein wunderbarer Blick auf Auguste und den großen Naturhafen Megarese die Nerven wieder.

Raffaele Migneco und sein „Hangarteam“ haben von der Regierung das Versprechen erhalten, dass notwendige Arbeiten für die technische Erhaltung der Halle bald ausgeführt werden sollten. Aber dies ist nicht das Hauptproblem: Was könnte eine geeignete Nutzung für das Gebäude sein, die eine dauerhafte Existenz sichern könnte? Das ist die entscheidende Frage für alle erhaltenen historischen Luftschiffhallen in Europa und darüber hinaus. Wenige von Ihnen dienen noch den Zwecken der Luftfahrt. Für die anderen wird oft die Nutzung als Museum vorgeschlagen mit all den typischen Problemen, wie die Finanzierung für so etwas zu sichern. So ist die Situation der Luftschiffhalle in Augusta nicht ungewöhnlich. Hoffen wir, dass Lösungen gefunden werden, um dieses in vieler Hinsicht einzigartige Gebäude zu erhalten!