



Gigantische Hallen für die „Riesen der Lüfte“ (Teil II)

Das bewegte Schicksal der Zeppelinhalle von Baden-Oos

Wer heute mit dem Flugzeug vom Baden-Airpark in die Welt fliegt, weiß kaum noch, dass die Anfänge der Baden-Badener Fluggeschichte etwa 100 Jahre zurückliegen und mit der Luftschiffahrt in Baden-Oos begannen. Damals entstand hier ein Luftschiffhafen, zu dem auch eine riesige Zeppelinhalle gehörte. Nachdem 2006 auch die letzten Reste der ehemaligen Hafengebäude abgebrochen worden sind, erinnert heute kein Gebäude mehr an seine Geschichte. Doch im Stadtarchiv Baden-Baden gibt es umfangreiches Material, das von der hiesigen Luftschiffahrt zeugt. So ließ sich die Zeppelinhalle, über deren Aussehen man gut informiert war, zweifelsfrei identifizieren. Sie steht – um einige Achsen verkleinert – seit 1923 in einem Sägewerk südlich von Freiburg.

Antje Gillich

Ein imposantes „bewegliches“ Denkmal

Als die Kollegen der Freiburger Denkmalpflege 1980 eine imposante Werkshalle in Auggen zu begutachten hatten, wurde schnell klar, dass es sich um Teile einer einstigen Luftschiffhalle handeln dürfte. Aufgrund der auf alten Fotos erkennbaren ähnlichen Konstruktion und räumlichen Entfernung stieß man bald auf die ehemalige Luftschiffhalle in Baden-Oos (Abb. 1; 2). Die 1980 anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Hallenkonstruktion gaben Anlass, diesen Ausschnitt deutscher Zeitgeschichte erstmals zu dokumentieren und mithilfe der neu gesichteten Archivalien genauer zu rekonstruieren. Die um 1900 aufblühende Luftschiffahrt stellte

für den Bau und die Bergung der Luftschiffe gegen Wind und Wetter auch besondere Anforderungen an den damit verbundenen Hallenbau. Der königliche Regierungsbaumeister a. D. Richard Sonntag schrieb 1912 in seiner Zusammenfassung zum Stand des deutschen Luftschiffhallenbaus hierzu: „Für Versuchs-, Übungs- und Kriegsfahrten kamen Hallen in Betracht, die leicht und schnell aufgestellt und wieder abgebrochen werden können, um an beliebiger Stelle verwandt zu werden. Diese Forderung zeitigte neue Bauweisen von versetzbaren Hallen in Holz und in Eisen.“ Diese Eigenschaft der leichten Aufstell- und Versetzbarkeit sollte sich als wesentlicher Grund für die Erhaltung der Baden-Ooser Halle herausstellen (Abb. 3).



1 Zeppelin über der Luftschiffhalle in Baden-Oos, um 1913.

Zepelinunglück und Gründung der Deutschen Luftschiffahrtsaktiengesellschaft (DELAG)

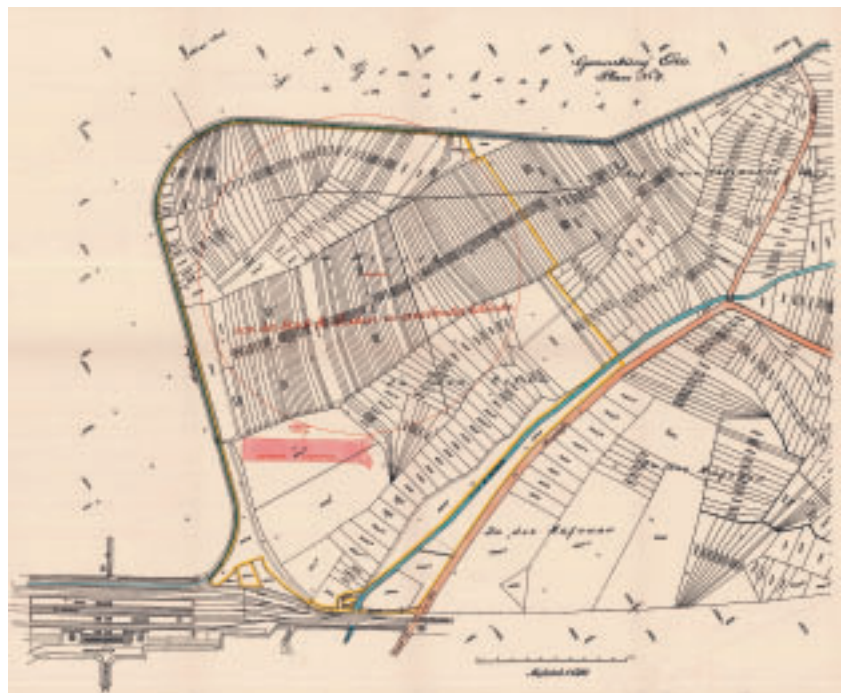
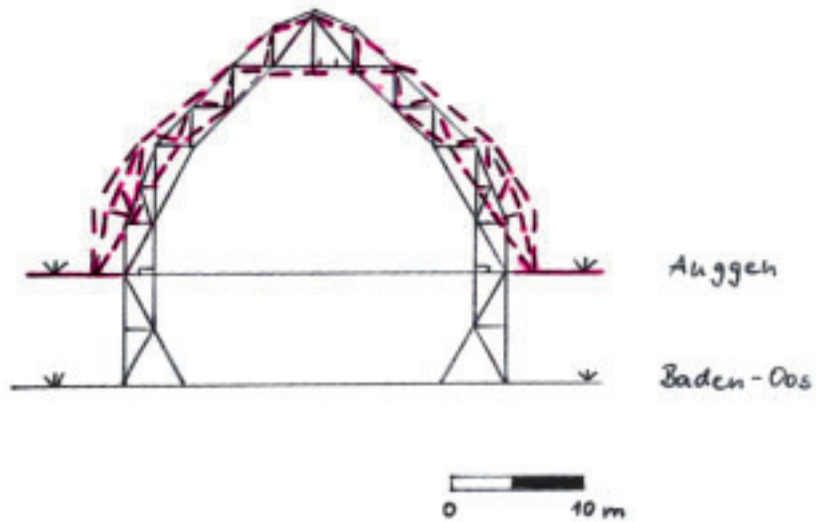
Nach der ersten Fahrt eines Zeppelin-Luftschiffes im Juli 1900, das zunächst in einer schwimmenden Holzhalle am Bodenseeufer in Manzell bei Friedrichshafen geborgen wurde, folgte 1904 der Bau einer zweiten Halle auf festem Grund. Nach dem Zeppelinunglück von 1908 bei Echterdingen und der damit verbundenen Volksspende von sechs Millionen Reichsmark sollte eine Werft und eine doppelschiffige Bauhalle in Friedrichshafen errichtet werden, wobei aufgrund der Anforderungen an diese Bauaufgabe 1909 ein Wettbewerb für zwei Luftschiffe ausgeschrieben wurde. Es beteiligten sich alle führenden Bauunternehmen in Deutschland. Eingereicht wurden 74 Entwürfe, darunter drei Holz-, 43 Eisenkonstruktionen sowie 28 in Eisenbeton. Preisträger Nr. 3 war die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) mit einer Eisenkonstruktion aus Viergelenkbögen, die den Vorteil der geringen Dimensionierung der Stäbe hatte und deren Träger je nach Belastung als Drei- oder Viergelenkbögen wirkten. Eine ganz ähnliche Konstruktion wurde etwa ein Jahr später mit dem Bau der Luftschiffhalle in Baden-Oos realisiert.

Ein regelrechter Bauboom für die Luftschiffhallen setzte aber erst 1909 ein, als die Luftschiffbau-Zeppelin GmbH für den Absatz ihrer Luftschiffe das erste Luftverkehrsunternehmen, die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG), gründete. Die Bürgermeister vieler Großstädte versuchten nun als Mitglied im Aufsichtsrat, einen Luftschiffahrtsstandort für sich zu gewinnen, um am geplanten regelmäßigen Zeppelinverkehr teilzunehmen. Den ersten Luftschiffahrtshafen baute man in Frankfurt, wo auch die DELAG ihren Sitz hatte. Um den Anforderungen als Zeppelinbergehallen zu entsprechen, waren in Abständen Aufhängemöglichkeiten für das Zeppelingerüst notwendig, unter dem First ein Laufsteg und an den Seiten jeweils Arbeitsgalerien einzubauen, genügend Belichtung und gute Entlüftungsmöglichkeiten wegen der gefährlichen Gase herzustellen und die Tore leicht zu öffnen.

Bereits im Jahr 1913 hatte sich das Verkehrsnetz auf Hamburg, Berlin-Johannisthal, Leipzig, Dresden und Gotha ausgedehnt und wurde mit den Luftschiffen LZ 10 „Schwaben“, LZ 11 „Viktoria Luise“, LZ 13 „Hansa“ sowie LZ 17 „Sachsen“ erfolgreich befahren.

Errichtung der Zeppelinhalle in Baden-Oos

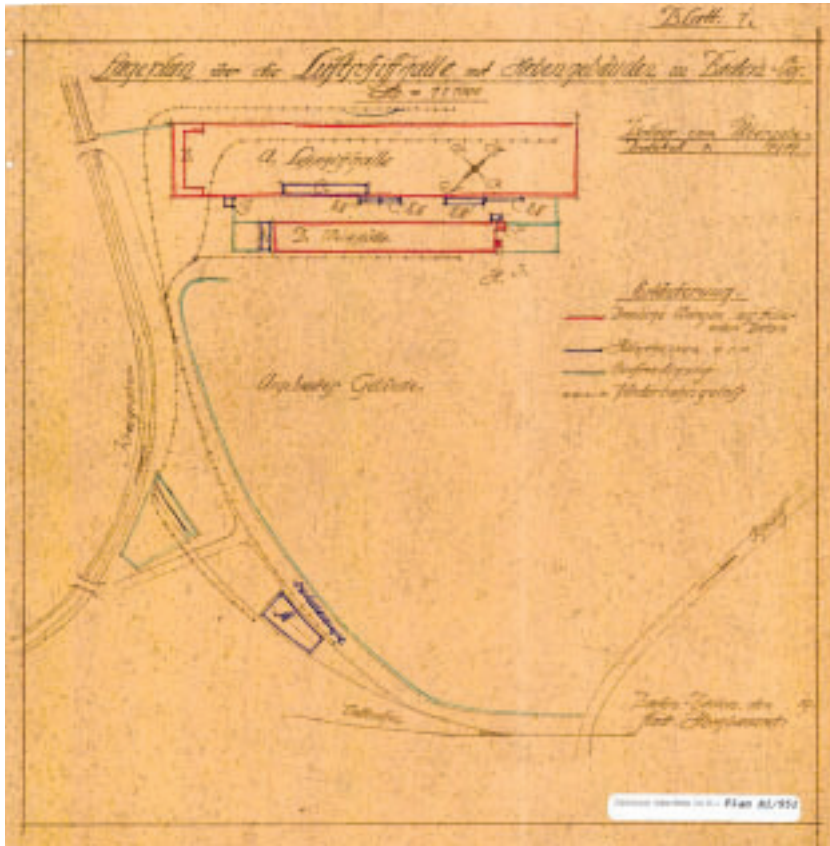
Im April 1910 wurde auch in Baden-Oos der Grundstein für den Bau einer Luftschiffhalle gelegt



und mit den Fundamentierungsarbeiten begonnen, nachdem ein zweiwöchiges Enteignungs- und Entschädigungsverfahren der Grundstückseigentümer eingeleitet worden war. Am 17. Juni folgte im Auftrag der DELAG die Aufrichtung der Eisenkonstruktion durch die MAN, Gustavsburg, in nur elf Tagen. Mithilfe von zwei fahrbaren Montagekränen wurden zunächst die paarigen Säulenfüße mit dem dazugehörigen Binder verschraubt und so die Eisenkonstruktion Segment für Segment erweitert. Die Halle bestand ehemals aus einer weitmaschigen mit Backstein ausgelegten Eisenfachwerkkonstruktion aus Bögen, die auf Stützen lagen. Diese Bögen wirkten äußerlich wie eingespannte Rahmen, waren aber als Viergelenkbögen konstruiert. Diese Viergelenkbögen konnten je nach Belastungsfall, wie zum Beispiel Wind, mithilfe eines sperrenden Wechselgelenks Druck- und Zugkräfte ausgleichen. Durch zusätzliche Passstücke an den Gelenken wurden auch kleine Montageungenauigkeiten und Setzungen

2 Überlagerung der Hallenquerschnitte von Baden-Oos und Auggen (verändert nach Essner, 1981, 65).

3 Plan der Gemarkung vor der Errichtung der Luftschiffhalle 1910.



4 Lageplan der Halle mit Nebengebäuden und Gleisanschluss von 1919.

vermieden. Ihre Abmessung betrug 157 m Länge, 29,30 m Breite und 28,10 m Höhe (12,40 m bis zur Traufe). Zur optimalen Ausleuchtung der Halle befanden sich an den Längs- und Giebelseiten hohe Fensterfelder, je 20 an den Längsseiten, und darüber hinaus unter dem Dachfirst ein spitzgiebeliges Oberlichtband. Der Hallenboden war mit Zementplatten ausgelegt und das Dach mit Asbestzementtafeln gedeckt. In der Halle befanden sich an den Längsseiten sowie unter dem First Laufstege mit Geländern und eine in Längsrichtung

verschiebbare Arbeitsbühne. Das zweiflügelige Drehkor an der östlichen Giebelseite konnte über einen Kurbelmechanismus komplett geöffnet werden. Neben der Bergfunktion für Luftschiffe hatte die Halle eine Wohnung und Büroräume an der Südwestseite sowie Arbeiterunterkunftsräume und ein Pförtnerhäuschen an der Südostseite. Außerhalb an der Südseite befand sich noch eine 88 m lange und 12 m breite Werkstatt mit verschiedenen Schuppen, an der Südwestseite zwei Gleisanschlüsse zur Luftschiffhalle und einer zur Werkstatt sowie eine Verladerrampe nahe dem Anschluss zur Eisenbahn (Abb. 4).

Anfang und Ende des zivilen Luftverkehrs in Baden-Oos

Im August 1910 sollte der tägliche Flugbetrieb aufgenommen werden, nachdem am 22. August 1910 gegen 10 Uhr der Jungfernflug des Luftschiffes LZ 6 aus Friedrichshafen in Baden-Oos endete (Abb. 5). Am 14. September kam es im Rahmen von Wartungsarbeiten leider zu einer Explosion in der Halle, bei der das Luftschiff bis auf das Skelett verbrannte, die Luftschiffhalle glücklicherweise aber unbeschädigt blieb (Abb. 6).

Trotz dieses Rückschlages konnte noch im gleichen Jahr mit dem LZ 7 der zivile Luftverkehr zwischen Frankfurt und Baden-Baden sowie Düsseldorf aufgenommen werden (Abb. 7). Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden die Passagierluftschiffe vom Kriegsministerium eingezogen. Während des Kriegs baute man in der Halle und ihren Nebengebäuden Zubehörteile für Kriegszepeline. Nach Kriegsende wurden hier Kriegsflyzeuge zerlegt, um brauchbare Teile wiederzuerwenden.



5 Luftschiffhalle in Baden-Oos mit eingefahrenem Luftschiff im August 1910.



Die Ausführung der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags bedeuteten für Baden-Oos das Ende der Luftschiffahrt. Anfang 1921 erging ein Schreiben des Reichsschatzministeriums an die kommunalen und privaten Luftschiffhallenbesitzer, wonach bis zum 31. Juli 1921 selbige abgebrochen, die Fundamente zerstört werden sollten und ein Verkauf auf Abbruch empfohlen wurde. Am 14. April 1921 ersteigerte der Baden-Badener Bauunternehmer M. Wassermann die Halle für 295 000 Mark. Dann verlor sich die Spur der Halle in den Akten.

Wiedererrichtung als Sägehalle in Auggen

Erst 1923, als die Gebrüder Himmelsbach eine Holzkonservierungsfirma mit Verwaltungsgebäude und Wohnsiedlung des Karlsruher Architekten Karl Caesar in Auggen errichteten, tauchten Teile der Halle wieder auf (Abb. 8). Beim Wiederaufbau verzichtete man auf den unteren Teil, auf dem die Kämpfergelenke ruhten, und baute nur die Bogenkonstruktion wieder auf. Dabei ging die Gelenkfunktion verloren, während die Bögen leicht auseinandergezogen, das heißt etwas gespreizt wurden. Die vertikalen Stäbe neigten sich somit um etwa 10 Grad nach innen. Aufgrund dieser etwas geneigten Konstruktion ließ sich eine ursprünglich andere Funktion der Halle schon vermuten. Die Maße der Halle reduzierten sich ungefähr auf ein Drittel, das heißt jetzt auf etwa 55 m Länge, 34 m Breite und 19 m Höhe.

Mit der geplanten Stilllegung des Sägewerks der heutigen Karl Richtberg KG ist die ehemalige Luftschiffbergehalle von Verwertungsabsichten betroffen. Aus denkmalpflegerischer Sicht handelt es sich um eine von drei in Teilen noch erhaltenen Luftschiffhallen in Deutschland; bei den beiden anderen handelt es sich um ein Parkhaus in Darmstadt und eine Weinbrennerei in Wilthen bei Dresden. Die Ooser Halle ist aber die älteste und größte

noch erhaltene zivile Luftschiffhalle in Deutschland, zudem die einzige, die nachweislich von der MAN konstruiert wurde.

Literatur und Quellen

E. Essner: Über die Herkunft einer ehemaligen, umgesetzten Zeppelinhalle, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 10/2, 1981, S. 61–65.

N. N.: Luftschiffhallen und Flugzeugschuppen, in: MAN Eisenhochbauten, 9/1921, S. 34.

R. Sonntag: Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Luftschiffhallenbaues, in: Zeitschrift für Bauwesen 62, 1912, S. 572.

F. Eiselen: Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelins, in: Deutsche Bauzeitung 43, 1909, S. 62 ff. Stadtarchiv Baden-Baden, StA BAD A 26–29.

Dr. Antje Gillich

Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 26 – Denkmalpflege

6 Luftschiffhalle in Baden-Oos nach der Explosion im September 1910.

7 Luftbild von Baden-Oos mit der Luftschiffhalle um 1913.

8 Sägehalle der Karl Richtberg KG in Auggen, November 2012.

