

## DIE HISTORISCHEN EISENHANGARS AM FLUGHAFEN INNSBRUCK

Die beiden sogenannten Eisenhangars, die sich heute am nördlichen Rand des Flughafen-geländes in Innsbruck-Kranebitten befinden, haben eine bewegte Geschichte hinter sich. Es handelt sich um zwei genormte Exemplare vom Hangar-Typ ›In‹ der Firma Waagner-Biró, die im Jahr 1916 erstmals am Flughafen Graz-Thalerhof aufgestellt wurden. Im Jahr 1925 wurden sie auf den ersten Innsbrucker Flughafen in der Reichenau überstellt, von wo sie dann 1945 zu ihrem jetzigen Standort am neuen Flughafen Innsbruck-Kranebitten gebracht wurden, und derzeit zur Unterbringung der Sportflugzeuge genutzt werden (Abb. 1).<sup>1</sup>

Alle Waagner-Biró-Hangars waren als zerlegbare, mobile Objekte geplant und zum Transport mit der Eisenbahn geeignet. Wesentlich war der leichte Auf- und Abbau am jeweiligen Zielort. Daher wurden bei der Herstellung die Einzelelemente in der passenden Größe genietet, um dann am Aufstellungsort miteinander verschraubt zu werden. Es wurden nur die Metallteile als Bausatz an den Standort geliefert. Alle weiteren Arbeiten, wie Fundamente und Außenhaut, waren vor Ort zu erbringen.<sup>2</sup>

Die Metallkonstruktion der Innsbrucker Hangars vom Typ ›In‹ hat die Außenmaße von 26,12 × 25,57 Meter. Die einzelnen Fachwerkkrahmen haben die Abmessungen von 25,90 Meter Breite auf 8,06 Meter Höhe. Die nutzbare lichte Weite im Inneren der Hangars beträgt 20,52 Meter Breite auf 5 Meter Höhe bei einer Raumtiefe von 25 Metern.

Statisch gesehen handelt es sich bei den Hangars um eine vorgespannte Metallkonstruktion bestehend aus sechs Fachwerksbindern, die im Achsabstand von 5,06 Metern hintereinander angeordnet sind. Die Binder sind im oberen Bereich beidseitig abgeschrägt, um mögliche Oberlichtbänder aus Glas anzubringen. Zur Aussteifung der Fachwerksbinder untereinander sind in Längsrichtung an den Außenseiten der Binder insgesamt dreizehn waagerechte Verbindungen angeordnet sowie sieben weitere in der Ebene unterhalb der Dachebene. Durch die Form und Anordnung der Elemente ergeben sich in den Hangars seitliche Bereiche, die

---

<sup>1</sup> Die Geschichte des Flughafens Innsbruck kann im Detail nachgelesen werden in: Chraust, Tanja: *Das Innsbrucker Flugwesen. Von seinen Anfängen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs* (Veröffentlichungen des Innsbrucker Stadtarchivs, Neue Folge, Band 31). Innsbruck 2004.

<sup>2</sup> Ein detaillierter Bericht zur Hangarforschung findet sich in: Holzschuh, Gottfried: *Die k.u.k. Hangars von Mostar. Eine Expertise*. In: PALLASCH 75. Zeitschrift für Militärgeschichte (2021), S. 87–102.



*Abb. 1 Die beiden Hangars am Flughafen Innsbruck-Kranebitten*



*Abb. 2 Innenansicht eines Hangars am Flughafen Innsbruck*

durch die am Boden stehenden Teile der Binder von der Halle abgetrennt werden. Diese sind für den Einbau von Magazinen und Büroräumen vorgesehen. Die Vorderseite der Hangars ist durch zehn vorgefertigte, auf Schienen nach innen verschiebbare Torelemente über die gesamte lichte Breite zu öffnen. Die Rückseite ist geschlossen (Abb. 2).

Die vor Ort gefertigten Fundamente und die Außenhülle stammen bei den Innsbrucker Hangars aus der Zeit nach 1945 und sind daher nicht zeitgleich mit der Metallkonstruktion einzuordnen. Sie sind gegenüber den Angaben in den Originalbauplänen sehr vereinfacht ausgeführt. Die Außenhaut besteht heute im Wand- und Dachbereich aus einer Holzunterkonstruktion mit Schalungsbrettern sowie einer äußeren Wandabdeckung mit rautenförmigen rotbraunen Dachplatten und einer Blecheindeckung im Dachbereich. Die ursprünglichen Oberlichtbänder sind nicht mehr vorhanden.

Die beiden Hangars stehen inzwischen unter Denkmalschutz, da es sich um die einzigen in Österreich erhaltenen Hangarbauten aus der K.-u.-k.-Monarchie handelt und sie als Zeugnisse der frühen Luftfahrtgeschichte von großem kulturhistorischem Wert sind.