

# Das Werksgebäude Nr. 210

Auf den Spuren der ehemaligen  
kaiserlichen und königlichen  
Militäraeronautischen Anlage  
in Fischamend



Diplomarbeit

## **Das Werksgebäude Nr. 210**

Auf den Spuren der ehemaligen kaiserlichen und königlichen  
Militäraeronautischen Anlage in Fischamend

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

**Birgit KNAUER**

Senior Scientist, MMag.Dr.techn.

E251 Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege  
E251-02 Forschungsbereich Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der  
Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**Sophie WALLER**

01611145

Wien, im Oktober 2023

.....

## KURZFASSUNG

Im Zuge der Entstehung und Erstarkung der Luftfahrtindustrie spielten weltweit auch kriegsbedingte Aufrüstungsvorgänge sowie diesbezügliche Weiterentwicklungen eine bedeutsame Rolle. Dazu gehörte auch die ehemalige kaiserliche und königliche Militäraeronautische Anstalt in Fischamend, östlich von Wien. Als Erweiterung der, aufgrund von innerstädtischem Platzmangel, räumlich erschöpften Aeronautikanlage im Wiener Arsenal wurde schließlich 1909 der dazumal größte und einflussreichste Luftschiffhafen der Monarchie Österreich-Ungarn außerhalb der Großstadt geschaffen, welcher über mehrere Jahre hinweg errichtet sowie stetig erweitert wurde. Zahlreiche namhafte Luftschiffe, Flugzeugtypen und Persönlichkeiten der Aeronautik werden mit der Geschichte dieser Anlage in Verbindung gebracht, die mit Ausgang des Zweiten Weltkriegs endgültig stillgelegt wurde. So sind die erhaltenen Bestandteile der ehemaligen Militäraeronautischen Anstalt als fundamentale Zeitzeugen der Luftfahrtentwicklung sowie der vergangenen Kriegsgeschichte zu betrachten.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich neben einem historischen Abriss der wesentlichen, luftfahrtbezogenen Ereignisse und einem Einblick in die ehemalige, aeronautische Gesamtanlage eingehend mit einem der letzten bestehenden Objekte im heutigen Ortsgebiet. Das ehemalige Werkgebäude Nr. 210, seinerzeit auch bekannt als „Feinmechanikerwerk“, wurde in den Jahren 1916 bis 1917 errichtet und sogleich der bestehenden Militäraeronautischen Anstalt angegliedert. Es handelt sich um eine monumentale, dreigeschossige Massivkonstruktion, die damals wie heute den südöstlichsten Rand des Orts markiert. Der Solitär unterteilt sich optisch und auch strukturell in drei Trakte, wobei sich in den zwei flankierenden Bauteilen großzügige Werkshallen befinden, während der Zentraltrakt eher kleinteilige Räumlichkeiten sowie die beiden Erschließungskerne aufweist. Von unterschiedlichsten Fertigungs- und Reparaturarbeiten für die Luftfahrt- und Rüstungsindustrie, über andere Werksbetriebe, die sich zeitweilig niederließen, bis zum heutigen Leerstand durchlebte das Objekt eine abwechslungsreiche Nutzungsgeschichte. Nach mehrfachen Debatten wurde das historische Bestandsbauwerk im Jahr 2001 vom Bundesdenkmalamt unter Schutz gestellt.

Ziel dieser Arbeit ist es, das erhaltene Bauwerk hinsichtlich seiner historischen und baulichen Qualitäten sowie in Bezug auf die geläufigen Denkmalwerte und -kriterien zu beurteilen. In weiterer Folge soll ein denkmalpflegerisches Konzept in Zusammenhang mit einer künftigen Nutzungsstrategie und den dafür notwendigen baulichen Maßnahmen präsentiert werden, um das bestehende, historische Objekt erneut und vor allem sinnbringend aktivieren zu können.

## ABSTRACT

In the course of the evolution and strengthening of the aviation industry, war-related armament processes and related further developments also played a significant role worldwide. This also included the former imperial and royal military aeronautical institution in Fischamend, located in the east of Vienna. As an extension of the aeronautical facility in the Vienna Arsenal, which was exhausted due to a lack of space in the inner city, then the largest and most influential airship port in the Austro-Hungarian monarchy outside the city was created in 1909, which was built and constantly expanded over several years. Numerous well-known airships, aircraft types and aeronautic-related personalities are associated with the history of this facility, which was finally shut down at the end of the Second World War. The preserved parts of the former military aeronautical institute are to be regarded as fundamental contemporary witnesses to the development of aviation and the history of world wars.

In addition to a historical outline of the essential aviation-related events and an insight into the former, overall aeronautical facility, the present work deals in detail with one of the last remaining objects in today's local area. The former factory building No. 210, also known at the time as the „precision mechanics factory“, was built in the years 1916 to 1917 and immediately attached to the existing military aeronautical institute. It is a monumental, three-storey solid construction, which then and now marks the south-eastern edge of the town. The solitaire is divided optically and structurally into three building sections, with spacious factory halls in the two flanking parts, while the central wing displays rather small-scale rooms and the two development cores. The property has had a diverse history of use, from a wide variety of manufacturing and repair work for the aviation and armaments industry, to other factories that temporarily settled here, to its current vacancy. After several debates, the historic building was placed under protection by the Federal Monuments Office in 2001.

The aim of this work is to assess the preserved building in terms of its historical and structural qualities as well as in relation to the common monument values and criteria. Subsequently, a concept for the memorial preservation will be presented in connection with a future utilization strategy and the necessary structural measures in order to be able to activate the remaining historical structure object again and above all in a meaningful way.



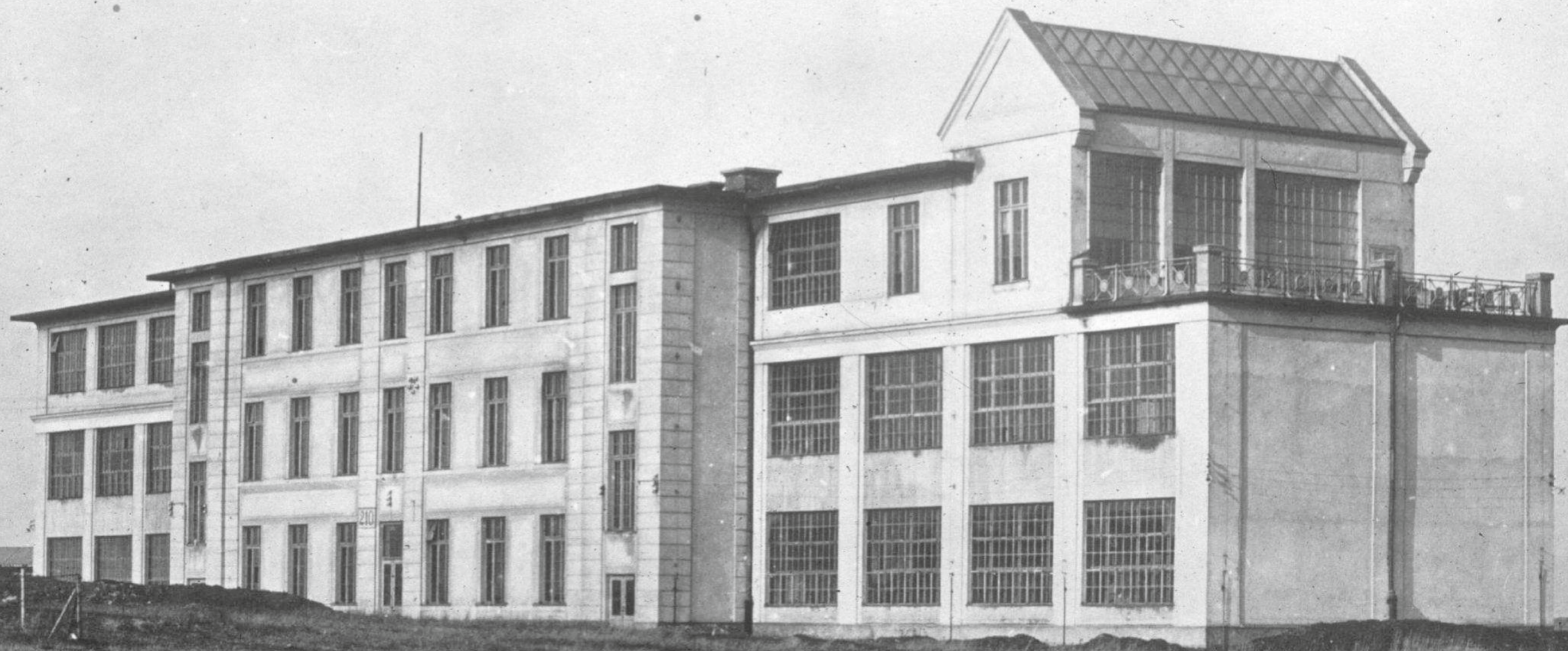


Abb. 1 Historische Aufnahme des ehemaligen Mechanikerwerks am Flugfeld



## INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	10	5. Das Werksgebäude Nr. 210	124
1.1. Ausgangslage und Zielsetzung	12	5.1. Bau- und Nutzungsgeschichte	126
1.2. Methode und Gliederung	13	5.1.1. Baugeschichte	127
1.3. Quellenlage und Forschungsstand	14	5.1.2. Bauliche Veränderungen	131
2. Fischamend	18	5.1.3. Nutzungsgeschichte	140
2.1. Ortsgeschichte	20	5.2. Baubeschreibung	146
2.1.1. Die Entstehung Fischamends	20	5.2.1. Verortung und Umgebung	146
2.1.2. Zusammenlegung und politischer Aufstieg des Orts	23	5.2.2. Zugang und Außenraum	149
2.2. Lage, Ortsstruktur und Nutzungsverteilung	25	5.2.3. Baukörper und Fassade	151
2.2.1. Lage im Industrieviertel	25	5.2.4. Tragstruktur und Raumverteilung	158
2.2.2. Industrieller Werdegang Fischamends	30	5.2.5. Oberflächen und Materialien	167
2.2.3. Umgebung, Anbindung und Naturraum	36	5.3. Bewertung	172
2.2.4. Ortsstruktur und Nutzungsverteilung	39	5.3.1. Architekturhistorische Einordnung	172
3. Die Geschichte der Luftfahrt	46	5.3.2. Denkmalwerte und Bewertungskriterien	180
3.1. Der Traum vom Fliegen	48	5.3.3. Denkmalschutz und Rezeption	190
3.2. Die Anfänge der Luftfahrt	51	5.4. Konzept und Maßnahmen	196
3.3. Die Luftfahrt in Österreich	56	5.4.1. Denkmalpflegerisches Konzept	196
3.3.1. Viktor Silberer	60	5.4.2. Nutzungsstrategie	198
3.3.2. Wilhelm Kreß	63	5.4.2.1. Freiraum und Anbindung	200
3.3.3. David Schwarz	65	5.4.2.2. Erschließung und Allgemeinflächen	203
3.3.4. Von Experimenten hin zur k.u.k. Luftfahrtindustrie	67	5.4.2.3. Raumnutzungsprogramm	204
3.3.5. Die Militäraeronautische Anstalt in Wien	72	5.4.3. Bauliche Maßnahmen	224
4. Die Militäraeronautische Anstalt in Fischamend	78	6. Fazit	250
4.1. Entstehungs- und Baugeschichte	80	Verzeichnisse	256
4.2. Die Anlage und ihre Nutzung	94	Anhang	288
4.2.1. Vorkriegszeit (1909-1914)	94	Danke	410
4.2.2. Erster Weltkrieg (1914-1918)	102		
4.2.3. Zwischenkriegszeit (1918-1939)	110		
4.2.4. Zweiter Weltkrieg (1939-1945)	114		
4.3. Bestehende Relikte und Zeitzeugen	119		



Abb. 2 – Ostfront des ehemaligen Mechanikerwerks

# 1 EINLEITUNG

- 1.1. Ausgangslage und Zielsetzung
- 1.2. Methode und Gliederung
- 1.3. Quellenlage und Forschungsstand



## 1.1. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Vom ewigen Traum des Menschenflugs, den ersten Versuchen und Experimenten über die Entwicklung des Heißluftballons und der Luftschiffe bis hin zu heutigen, höchstmodernen Flugmaschinen: Die Luftfahrt birgt unzählige Phänomene, Geschichten und schließlich auch eine Vielzahl an weltweit verteilten, historischen Kulturstätten, die als Zeitzeugen diverser Fortschritte sowie Meilensteine der Flugindustrie von großer Bedeutung sind. Dennoch geht der rasante Aufstieg der Aeronautik in vielerlei Hinsicht auch in Verbindung mit den verheerenden Zeiten des Ersten sowie auch Zweiten Weltkriegs einher, da ein massiver Aufrüstungs- und Entwicklungsprozess innerhalb der Nationen herrschte.

So geschah es auch in der Blütezeit des damaligen Luftschiffbaus zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie. Nur wenige Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs entwickelte sich eine, für die Luftfahrt äußerst bedeutsame Anlage in Fischamend, ein damals kleinteiliger Ort in Niederösterreich, östlich von Wien. Mit der Errichtung im Jahr 1909 war die damals kaiserliche und königliche Militäraeronautische Anlage als Erweiterung des bestehenden Werks im Wiener Arsenal anzusehen, da die Platzproblematik und die damit einhergehenden eingeschränkten Ausbaumöglichkeiten in Wien die Suche nach einem neuen Standort vorantrieben. Die Anlage in Niederösterreich etablierte sich schon bald als größter und einflussreichster Luftschiffhafen der damaligen Monarchie und wurde zudem während des Zweiten Weltkriegs als großflächiges Flugzeugwerk für die Rüstungsindustrie des Deutschen Reichs genutzt. Die in der heutigen Gemeinde spärlich verteilten Überreste der Anlage sind als wichtiges Kulturgut für die Entwicklungsgeschichte der Aviatik sowie auch als bedeutende Zeugnisse der ehemaligen Anlage Fischamends anzusehen. Einen ehemals geringfügigen, jedoch heute, durch seinen fast vollständigen Erhalt, sehr wesentlichen, überlieferten Bestandteil der Gesamtanlage bildet das ehemalige Werksgebäude Nr. 210. Dieses ist an einem der topografisch höchst gelegenen Punkte des Ortsgebiets sowie am Rande der kleinteiligen, auslaufenden Siedlungsstruktur und in direkter Nachbarschaft zur Lage des ehemaligen, zur Anstalt zugehörigen Flugfelds zu finden. Genutzt wurde das Bauwerk einst als sogenanntes „Feinmechanikerwerk“ für unterschiedlichste Arbeiten im Zuge der örtlichen Luftfahrtindustrie und durchlief daraufhin eine Vielzahl an Nutzungen. Die eindrucksvolle, dreigeschossige Hallenkonstruktion verkörpert eines der letzten Relikte der Militäraeronautischen Anlage der

Ortschaft und gilt durch seine Bauzeit in den Jahren 1916 und 1917 zudem auch als historisch bedeutsames Exemplar des Industriebaus während des Ersten Weltkriegs, der heute nur noch selten in seinem Originalzustand anzutreffen ist. Nach Jahrzehnten des Leerstands erfolgte im Jahr 2001 schließlich die Unterschutzstellung des Objekts vonseiten des Bundesdenkmalamts, jedoch erst nach längerfristig anhaltenden Unstimmigkeiten und Debatten zwischen den damals beteiligten Parteien. Der Fortbestand des Bauwerks stand demnach bereits mehrmals in einem kritischen Diskurs, jedoch konnte bis dato sämtlichen Vorhaben hinsichtlich einer Abtragung erfolgreich entgegengewirkt werden.

Als Ziel der Arbeit soll aufgezeigt werden, warum das historisch erhaltene Objekt sowohl aus architekturhistorischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Unterschutzstellung und den damit einhergehenden, oftmals gegensätzlichen Rezeptionen sowie die aus der Denkmalpflege bekannten Werte und Bewertungskriterien als erhaltenswürdiges Denkmalerbe einzustufen ist. Zum Abschluss mündet diese umfassende, facettenreiche Bewertung in eine künftige, das vorangehende denkmalpflegerische Konzept berücksichtigende Nutzungsstrategie, welche in Zusammenhang mit den dafür notwendigen baulichen Veränderungen eine Möglichkeit darlegen soll, wie das ehemalige Werksgebäude am Flugfeld in Zukunft wieder aktiviert und vor allem vor einem vordergründigen Mehrwert für den Ort und die Umgebung belebt und bespielt werden kann.

## 1.2. METHODE UND GLIEDERUNG

Aufbauend auf diesen Forschungsfragen gliedert sich auch die Struktur der Arbeit hinsichtlich den dementsprechend erforderlichen Thematiken. Den Anfang bildet zunächst eine kurze Einführung in der wesentliche, den Ort und die Lage betreffende Parameter erläutert werden, sowohl aus entstehungsgeschichtlicher als auch gegenwärtiger, struktureller und nutzungstechnischer Perspektive. Hierbei kommen sowohl historische Quellen als auch gegenwärtige, empirische Daten, die den Aufbau der Gemeinde in unterschiedlichster Hinsicht darlegen, zum Einsatz. Darüber hinaus wird mithilfe umfassender Literaturrecherche der Versuch unternommen, die allgemeine Geschichte der Luftfahrt auf die wesentlichsten Entwicklungsschritte herunterzubrechen, um so, zuerst in Bezug auf die weltweiten Anfänge und schließlich mit

fokussiertem Blick auf Österreich, den Weg der Fluggeschichte bis hin zur Errichtung der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend aufzuzeigen. In weiterer Folge wird hier noch genauer auf den Aufbau und die Nutzung der Gesamtanlage im Verlauf der Zeit sowie die noch heute erhaltenen Bauwerke in Fischamend eingegangen. Der Kern der Arbeit befasst sich, mit der genauen Untersuchung des erhaltenen Bestandsobjekts am Flugfeld, dem Werksgebäude Nr. 210.

So wird zunächst versucht, aus sämtlichen, das ehemalige Mechanikerwerk betreffenden, Daten, Fakten und belegter, historischer Angaben durch diverse Bestandsdokumente und wissenschaftliche Quellen eine strukturierte Sammlung aller Informationen rund um das Gebäude zusammenzutragen. Diesbezüglich eignet sich auch der Vergleich von vielfältigem Planmaterial aus diversen Archiven sowie die Analyse historischer Originalfotografien. Des Weiteren setzt sich die Arbeit in Form einer umfassenden Baubeschreibung sowie eines zusätzlich detaillierten Raumbuchs (siehe Anhang) intensiv mit der gegenwärtigen, architektonischen Beschaffenheit des historischen Bestandsgebäudes auseinander. Hierfür wurde das Objekt vielfach und eingehend vor Ort analysiert und zudem selbstständig fotografisch dokumentiert. Sowohl diese historischen als auch aktuellen, das Objekt betreffenden, untersuchten Parameter fließen schlussendlich in eine ausführliche Bewertung ein, die das Bauwerk aus unterschiedlicher Hinsicht beleuchten und beurteilen. Als wissenschaftliche Grundlage bezieht sich die Arbeit hier hauptsächlich auf die Denkmalwerte nach Alois Riegl sowie die geläufigen Bewertungskriterien nach Gottfried Kiesow. Zu guter Letzt rundet ein praktischer Teil, aufbauend auf einem denkmalpflegerischen Konzept sowie einer künftigen Nutzungsstrategie und den damit einhergehenden, baulich notwendigen Maßnahmen das Thema ab und vollendet die Arbeit mit einem Ausblick auf eine neuerlich aktive Zukunft des Bestandsobjekts.

### 1.3. QUELLENLAGE UND FORSCHUNGSSTAND

Im Hinblick auf die Grundlagen- und Informationsrecherche bedient sich die vorliegende Arbeit unterschiedlichster Quellen sowie diverser Archivstandorte, die jeweils über verschiedenste, im Hinblick auf die Thematik relevante Dokumente und Daten verfügen. Da vor allem sämtliche überlieferte Unterlagen und Materialien zum gegenständlichen Bauwerk ver-

streut wie auch unzusammenhängend in unterschiedlichsten Archiven oder Publikationen vorzufinden sind und sich nach wie vor zahlreiche Unwahrheiten sowie Spekulationen um die Entstehungs- und Bestandsgeschichte, aber auch die ehemalige und gegenwärtige Funktion des Objekts ranken, werden im Zuge der Forschung zahlreiche Standorte konsultiert, um die betreffenden, noch vorhandenen Fakten rund um das ehemalige „Feinmechanikerwerk“ zusammenzutragen.

Als erste Anlaufstelle wurde beim niederösterreichischen Landeskonservatorat des Bundesdenkmalamts in Krems der zugehörige Akt 38979 begutachtet, worin nützliche Unterlagen bezüglich der baulichen Veränderungen der letzten Jahrzehnte sowie des langwierigen Unterschutzstellungsprozesses und den damit verbundenen Unstimmigkeiten vorzufinden waren. Ein statisches Gutachten aus dem Jahr 2000 gibt zusätzlichen Aufschluss über bereits damals vorhandene, gröbere Schäden und notwendige Maßnahmen, die im und am Objekt für eine adäquate Instandsetzung sowie Erhaltung zu treffen wären.

In weiterer Folge wurde mehrfach in den thematisch zugehörigen Sammlungen des Österreichischen Staatsarchivs vor Ort recherchiert. Hier erwiesen sich vor allen Dingen konservierte Dokumente der Abteilungen des Kriegsarchivs (bis 1918) und des Archivs der Republik (ab 1918) als äußerst hilfreich für die Vervollständigung der Geschichte der Gesamtanlage, jedoch auch im Hinblick auf wertvolle Informationen und Planunterlagen zum gegenständlichen Einzelobjekt am Flugfeld.

Auch das Archiv der Bauabteilung des örtlichen Gemeindeamts wurde konsultiert, welches über zwei zum Bauwerk zugehörige Bauakte (Akt 382, Akt 1349) verfügt, die jeweils nützliches Material in Form von Plan- und Textdokumenten aufweisen. Die Daten dieser Unterlagen kommen ebenso hauptsächlich im bauwerksbezogenen Teil der Arbeit zur Anwendung, da sie sich ausschließlich mit der erhaltenen Anlage am Flugfeld beschäftigen.

Zu guter Letzt liefern die Archivbestände des örtlichen Heimatmuseums sowie der „Interessengemeinschaft Luftfahrt Fischamend“ nicht nur wertvolles Planmaterial, sondern auch eine breite Masse an bedeutsamen, historischen Originalaufnahmen, die die textliche Arbeit grafisch untermalen und vor allem die geschichtlichen Themenbereiche informativ aufwerten sollen.



Bezüglich der klassischen Literaturrecherche gilt es noch einige Werke zu erwähnen, die die vorliegende wissenschaftliche Arbeit in ihren diversen Themengebieten bereichert haben. Besonders hervorheben möchte ich hierzu die Publikationen des gebürtigen Fischamender's und pensionierten Kulturamtsdirektors Adalbert Melichar, dessen vielfältige Werke sowohl die Ortsgeschichte als auch Thematiken rund um die Luftfahrt in Fischamend behandeln. Zudem liefern auch die Publikationen von Erich Gabriel, Reinhard Keimel und Wolfram Lenotti umfassende Informationen zur Entwicklung der menschlichen Flughistorie, aber auch zur Geschichte des heimischen Luftschiffhafens und des späteren Flugzeugswerks in der Gemeinde. Während sich die Abhandlung von Matthias Marschik intensiv mit der Entwicklungsgeschichte der österreichischen Aviatik befasst, geht die Publikation von Rudolf Ster und Reinhard Ringl wiederum detailliert auf die großflächige Anlage in Fischamend ein. Aus diesen und sämtlichen anderen im Literaturverzeichnis vermerkten Werken konnten wertvolle Informationen und Daten für die Vervollständigung der unterschiedlichen Themenbereiche dieser Arbeit herangezogen werden.

Über das online zugängliche ANNO-Netzwerk der Nationalbibliothek konnten zudem einige historische Zeitungsartikel ausfindig gemacht werden, die in der Arbeit als Vertiefung des Forschungsstands angesehen werden können. Sie belegen oder widerlegen bisherige Mutmaßungen, vor allem im Hinblick auf die Geschichte der allgemeinen Luftfahrt sowie der Anlage in Fischamend, und unterstützen so den wissenschaftlichen Inhalt der Arbeit.



## 2 FISCHAMEND

### 2.1. Ortsgeschichte

2.1.1. Die Entstehung Fischamends

2.1.2. Zusammenlegung und politischer Aufstieg des Orts

### 2.2. Lage, Ortsstruktur und Nutzungsverteilung

2.2.1. Lage im Industrieviertel

2.2.2. Industrieller Werdegang Fischamends

2.2.3. Umgebung, Anbindung und Naturraum

2.2.4. Ortsstruktur und Nutzungsverteilung

Abb. 3 Historische Luftaufnahme des Fischamender Ortskerns



## 2.1. ORTSGESCHICHTE

### 2.1.1. DIE ENTSTEHUNG FISCHAMENDS

Die historischen Überlieferungen des Orts reichen in der Entwicklungsgeschichte zurück bis in die Römerzeit. Fischamend war damals bereits ein befestigter Platz und somit Posten der Römer gewesen, bekannt unter dem Namen „Äquinoctium“.<sup>1</sup> Da Fischamend direkt an der antiken, verbindenden Heeresstraße der beiden römischen Lagerstätten Vindobona und Carnuntum zu finden war (Abb. 4), die sich mit dem Verlauf der heutigen, ortsdurchquerenden Bundesstraße „B9“ größtenteils deckt<sup>2</sup>, ist definitiv auch von einer damaligen Besiedlung des heutigen Ortsgebiets auszugehen, da hier stets reger Verkehr sowie ein umfassender Gütertransport herrschten.<sup>3</sup> Außerdem verweist sogar das Straßenverzeichnis der römischen Kaiserzeit, genannt „Itinerare“, auf ein nur 14 Meilen von Vindobona entferntes Dorf, welches hier ebenfalls als „Äquinoctium“ betitelt wurde.<sup>4</sup> Durch den Standort unmittelbar entlang des Do-



Abb. 4 Verortung Vindobona, Äquinoctium und Carnuntum

<sup>1</sup> MOLFENTER, Eberhard, *Fischamend. Ein Heimatbuch*, Wien 1964, S. 12.

<sup>2</sup> WEINZIERL, Herbert Franz, *Nachantike Siedlungsentwicklung am römischen Limes in Österreich*, Wien 2018, S. 198-199.

<sup>3</sup> HANSEL, Edmund, Josef KRENN, *Fischamend (Äquinoctium). Kurzfassete Chronik des Sitzes der k.u.k. Militäraeronautischen Zentralanstalt*, Fischamend 1910, S. 7.

<sup>4</sup> MOLFENTER 1964, S. 28.

naustroms, durchwanderten im Laufe der Jahrtausende eine Vielzahl an fremden Völkern das Ortsgebiet, wovon mehrere Funde aus verschiedenen und bereits früheren Epochen noch vor der Römerzeit Zeugnis ablegen.<sup>5</sup> Überlieferungen zufolge litt Fischamend auch maßgeblich an den Zerstörungen und Unruhen während der beiden Türkenbelagerungen in den Jahren 1529 und 1683<sup>6</sup>, da diese auf ihrem Weg nach Wien den Ort passierten und in hohem Ausmaß verwüsteten.<sup>7</sup> Auf eine noch wesentlich frühere Besiedlung weist der bedeutsame Fund einer historischen Wohngrube hin, der sich zufällig im Zuge der Errichtung einer Flugzeugwerft für die Militäraeronautische Anlage im Jahr 1917 ereignete. Es handelte sich bei den ausgegrabenen Gegenständen in erster Linie um zerbrochene Gefäße und Armreifen, die zum Teil dem Niederösterreichischen Landesmuseum übergeben und von Spezialisten in den Zeitraum der späten Bronzezeit bis zum Beginn der Hallstattzeit eingeordnet wurden. Bei Grabungen um 1940 wurde im Ortskern von Fischamend auch ein Grab aus der Latenezeit mit einem weiblichen Skelett freigelegt.<sup>8</sup>

Um etwa 1.000 n. Chr. und mit dem Einzug der Babenberger entstanden innerhalb weniger Jahrhunderte schließlich eine Vielzahl an Ortschaften im heutigen Niederösterreich, vor allen Dingen in den Gebieten unter dem Wienerwald.<sup>9</sup> In erhaltenen Aktenunterlagen wurde Fischamend als solcher Ort erstmals in einem Schenkungsbrief von Heinrich IV. im Jahr 1058 erwähnt. Damals noch unter dem Namen „Vischagemunde“ war dies die erste aktenkundige Erwähnung des Orts und der Fische, damals „Viskaha“ genannt.<sup>10</sup> So kann der Beginn der tatsächlichen Siedlungsgeschichte auf das 11. Jahrhundert zurückgeführt werden, wonach in dieser Zeitspanne auch die Errichtung der beiden Kirchen St. Michael und St. Quirin, erstmals in textlichen Überlieferungen auftauchten. Aus dieser anfänglichen Kirchsiedlung entwickelte sich eine dörfliche Verbauung mit zumeist kleinteiligen, unregelmäßig verteilten Parzellen. Der Kern der Ortschaft, der 1250 angelegte Hauptplatz beim Marktturm, entwickelte sich größtenteils im 17. Jahrhundert (Abb. 5-7). Die umliegenden, zum Teil noch erhaltenen Bauten wurden jedoch in der nachfolgenden Zeit bis heute oftmals aufgestockt und erweitert. In

<sup>5</sup> Ebd., S. 12.

<sup>6</sup> WEINZIERL 2018, S. 200.

<sup>7</sup> HANSEL, KRENN 1910, S. 29,33.

<sup>8</sup> MOLFENTER 1964, S. 27-28.

<sup>9</sup> HANSEL, KRENN 1910, S.16.

<sup>10</sup> MOLFENTER 1964, S. 30.

südlicher Richtung erstreckte sich ab Ausgang des 19. Jahrhunderts ein, nicht zuletzt durch die Entstehung der Militäraeronautischen Anlage, immer weiter wachsendes Industriegebiet, während sich auch Wohn- und Siedlungsgebiete in alle Richtungen nach außen hin und vor allen Dingen in den östlichen Bereich von Fischamend ausbreiteten.<sup>11</sup>

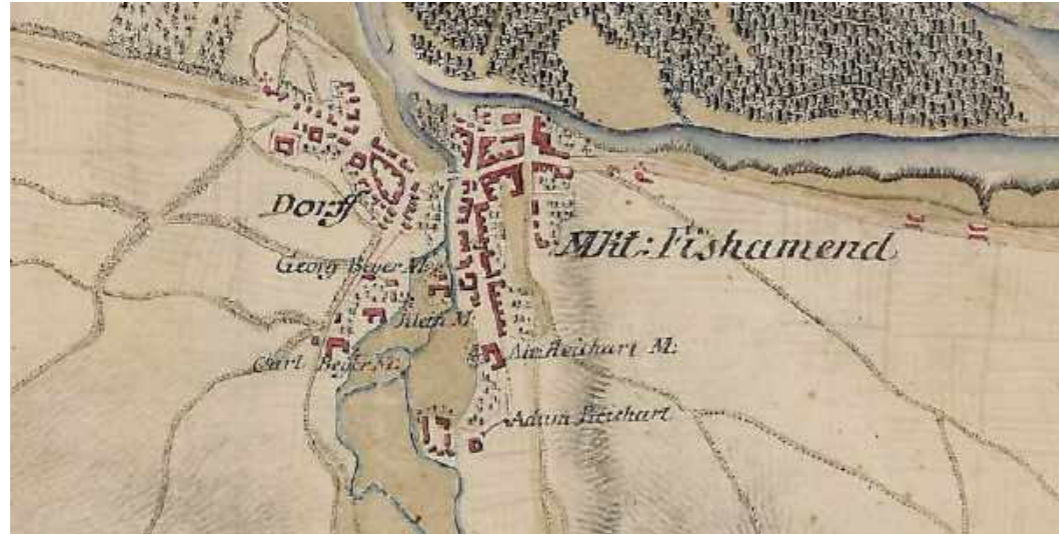


Abb. 5 Fischamend im 18. Jahrhundert



Abb. 6 Luftaufnahme Historischer Ortskern



Abb. 7 Luftaufnahme Historischer Ortskern

<sup>11</sup> BENEDIK, Christian et al., *Debio Niederösterreich. Südlich der Donau Teil 1 A-L*, Horn/Wien 2003, S. 438-440.

## 2.1.2. ZUSAMMENLEGUNG UND POLITISCHER AUFSTIEG DES ORTS

Bis zum heutigen Auftreten Fischamends als Stadtgemeinde sowie der politischen und wirtschaftlichen Zusammenfügung des Orts, führte ein langer Weg sowie eine Vielzahl an Veränderungen im Laufe der Jahrtausende. Während einer Zeit, zu der kriegerische Aktivitäten keine Seltenheit waren und zudem noch das Faustrecht galt, entzweite sich der damalige Ort. Im Jahr 1429 spaltete sich Fischamend in die beiden Teilgebiete Fischamend-Markt und Fischamend-Dorf, wobei nun jeder Ortsteil über seine eigene Kirche und einen internen Schutzpatron verfügte.<sup>12</sup> Erneut bildete der Fischfluss die klar ersichtliche Grenze zwischen den beiden Bereichen<sup>13</sup>, so wie er bereits im 11. Jahrhundert für knapp zwei Jahrzehnte als Trennungslinie zwischen der Ost- und Neumark diente.<sup>14</sup> Bedeutsam für die Teilung des Orts war auch die erstmalige Errichtung der heutigen „Fischabrücke“ als Holzkonstruktion um 1854, die zum ersten Mal eine direkte Verbindung beider Siedlungen schuf. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde das Bauwerk schließlich durch eine eiserne Brückenanlage ersetzt, die noch vor Kriegsende des Zweiten Weltkriegs durch Sprengung deutscher Truppen zerstört wurde. Erst im Jahr 1948 konnte die Ortsverbindung als eiserne Fachwerkskonstruktion wieder aufgebaut werden.<sup>15</sup>

Erst 1970 kam es schließlich nach einer sehr langen Zeitspanne als gespaltene Ortschaft zur erneuten Zusammenlegung der beiden Teile, Fischamend-Dorf im Westen und Fischamend-Markt im Osten<sup>16</sup>, sowie zu einer politisch verbundenen und zusammengehörigen Katastralgemeinde: der damaligen Marktgemeinde Fischamend.<sup>17</sup>

Ein weiterer Meilenstein erfolgte schließlich fast zwei Jahrzehnte nach der Zusammenlegung beider Teildörfer. Auf Antrag des Gemeinderats der Marktgemeinde und durch das Bestreben des damaligen Bürgermeisters Johann Besin in einer Sitzung vom 09. Juli 1987, reagierte der Niederösterreichische Landtag mit der Erhebung Fischamends zur Stadtgemeinde. Das

<sup>12</sup> HANSEL, KRENN 1910, S. 25.

<sup>13</sup> BENEDIK 2003, S. 438-439.

<sup>14</sup> MOLFENTER 1964, S. 19-20.

<sup>15</sup> STADLER, Gerhard, *Das industrielle Erbe Niederösterreichs. Geschichte, Technik, Architektur*, Wien/Köln/Weimar 2006, S. 184.

<sup>16</sup> WEINZIERL 2018, S. 201.

<sup>17</sup> BENEDIK 2003, S. 438.



Stadtrecht wurde Fischamend schlussendlich am 16. April 1988 im Niederösterreichischen Landhaus in St. Pölten mit der folgenden Begründung verliehen<sup>18</sup>:

*„Die Erhebung zur Stadtgemeinde erfolgt in Anerkennung der wirtschaftlichen, historischen und kulturellen Bedeutung der Gemeinde für das östliche Wiener Becken, sowie in Würdigung des Auf- und Ausbaues der kommunalen Einrichtungen in den letzten Jahrzehnten.“<sup>19</sup>*

<sup>18</sup> Homepage Stadtgemeinde Fischamend, Zahlen und Fakten, URL: [http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum\\_Fischamend/Wissenswertes\\_der\\_Gemeinde/Zahlen\\_und\\_Fakten](http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum_Fischamend/Wissenswertes_der_Gemeinde/Zahlen_und_Fakten) [26.01.2023].

<sup>19</sup> Originalurkunde des niederösterreichischen Landtags zur Erhebung der Marktgemeinde Fischamend zur Stadtgemeinde, verliehen und gesiegelt im Niederösterreichischen Landhaus in St. Pölten am 16.04.1988 durch den Landtag Niederösterreich, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

## 2.2. LAGE, ORTSSTRUKTUR UND NUTZUNGSVERTEILUNG

### 2.2.1. LAGE IM INDUSTRIEVIERTEL

Die Stadtgemeinde Fischamend befindet sich im östlichen Niederösterreich und gehört zum Bezirk Bruck an der Leitha. Aufgrund der Vielfältigkeit des Raums, sowohl wirtschaftlich und klimatisch bedingt als auch in Bezug auf die Geographie und Topographie, wird das gesamte Bundesland in vier Bereiche unterteilt, die jedoch kaum einen Einfluss in politischer oder verwaltungstechnischer Hinsicht aufweisen. Neben dem Wein-, Wald- und Mostviertel wird der betreffende Ort an der nördlichen Grenze dem vierten Teilgebiet zugeordnet: dem Industrieviertel (Abb. 8).<sup>20</sup>

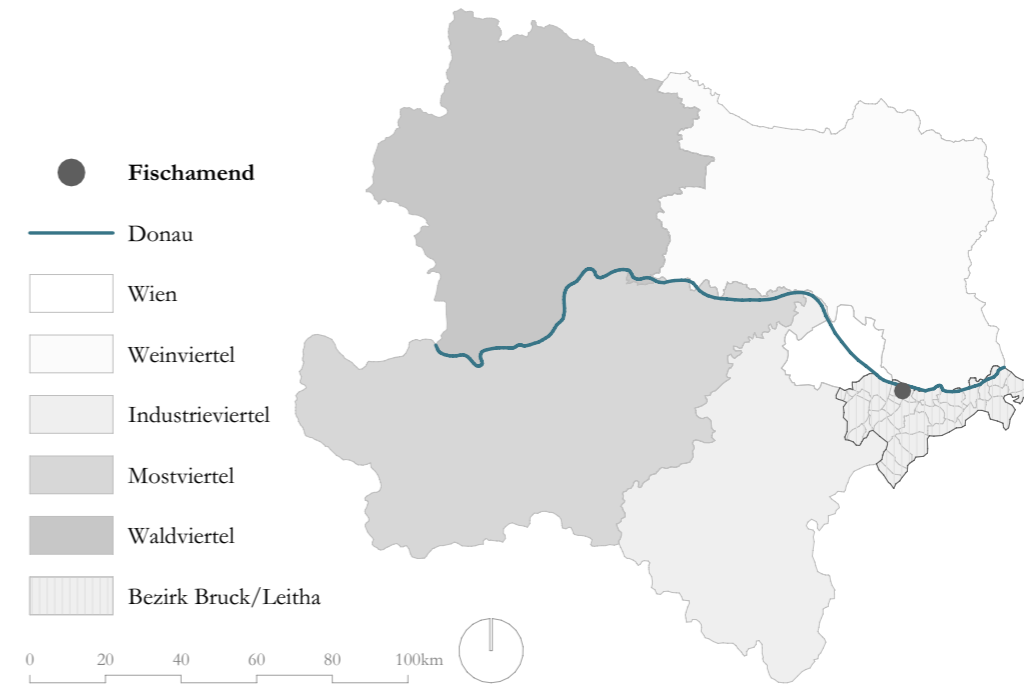


Abb. 8 Teilgebiete Niederösterreichs M 1:2.000.000

<sup>20</sup> WALDSTEIN, Mella et al., *Niederösterreich. Eine Spurensuche*, Wien 2017, S. 32.

Ehemals auch als „Viertel unter dem Wienerwald“ bekannt, verkörpert der Raum in mehrfacher Hinsicht eine äußerst vielfältige Region. Einerseits lässt sich in Bezug auf die Topographie die breite Palette an unterschiedlichsten Gegebenheiten erkennen. Zum einen befinden sich mit dem Wienerwald, dem Raxgebirge (Abb. 9) sowie der Buckligen Welt vor allem im südwestlichen Teil die Berg- und Hügellandschaften des Industrieviertels, wobei auch an der östlichen Grenze hin zum Burgenland das Leithagebirge (Abb. 10) den Raum umschließt.

Ebenso beherbergt das Industrieviertel zwei über die Grenzen des Landes hin bekannte Weinbaugebiete: Die Thermenregion und Carnuntum (Abb. 11). Sowohl die Weine der niederschlagsarmen Thermenregion mit pannonischem Einfluss als auch die Rebsorten des Carnuntumgebiets, entstanden während der Hochzeit des gleichnamigen, römischen Lagers im 2. und 3. Jahrhundert n. Chr., erlangten einen hohen Stellenwert in der kulinarischen Welt und werden vielfach international exportiert.<sup>21</sup>



Abb. 9 Raxgebirge



Abb. 10 Leithagebirge



Abb. 11 Weinbaugebiet Carnuntum

<sup>21</sup> SCHRAMPF, Luzia, *Hügelland & burgundische Eleganz*, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011, S. 176-183.

In nördlicher Richtung, und vor allem zur Hauptstadt Wien hin, geht das Gebiet schließlich sukzessive zu einem flacheren Gelände über, welches von einer gewissen Randurbanität geprägt wird und wo die Region durch ihre Nutzung immer stärker ihrem Namen im Sinne der „Industrie“ treu wird. Weitläufige Feldgebiete, die für ertragreiche Getreideernten sorgen, Weinreben auf sanften Hügeln, aber auch ein zunehmend dichter und urbaner Raum sowie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, je weiter man sich der Großstadt nähert, dominieren hier das Landschaftsbild (Abb. 12-17).<sup>22</sup>



Abb. 12 Feldlandschaft Fischamend Umgebung



Abb. 13 Feldlandschaft Fischamend Umgebung



Abb. 14 Randurbanität Fischamend Umgebung



Abb. 15 Randurbanität Fischamend Umgebung



Abb. 16 A4-Ostautobahn beim Flughafen



Abb. 17 OMV Raffinerie Schwechat

<sup>22</sup> SCHWARZ, Ernst Johann, „Wenn du langsam genug gehst, kommt die Seele mit!“, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011, S. 23-25.



Ein weiteres, der Bezeichnung „Industrieviertel“ gerecht werdendes Charakteristikum sind die vermehrten Flussläufe, die aus dem Gebiet der Voralpen in nordöstliche Richtung fließen, um dort in den Donaustrom zu münden und auf ihrem Weg für den jahrhundertelangen Antrieb zahlreicher Fabriken, Mühlen und Werksanlagen sorgten. Dazu gehören unter anderem die Schwechat, die Triesting, die Piesting, die Schwarza, die Leitha und auch die Fischa, ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des Fischamender Ortsgebiets (Abb. 18).

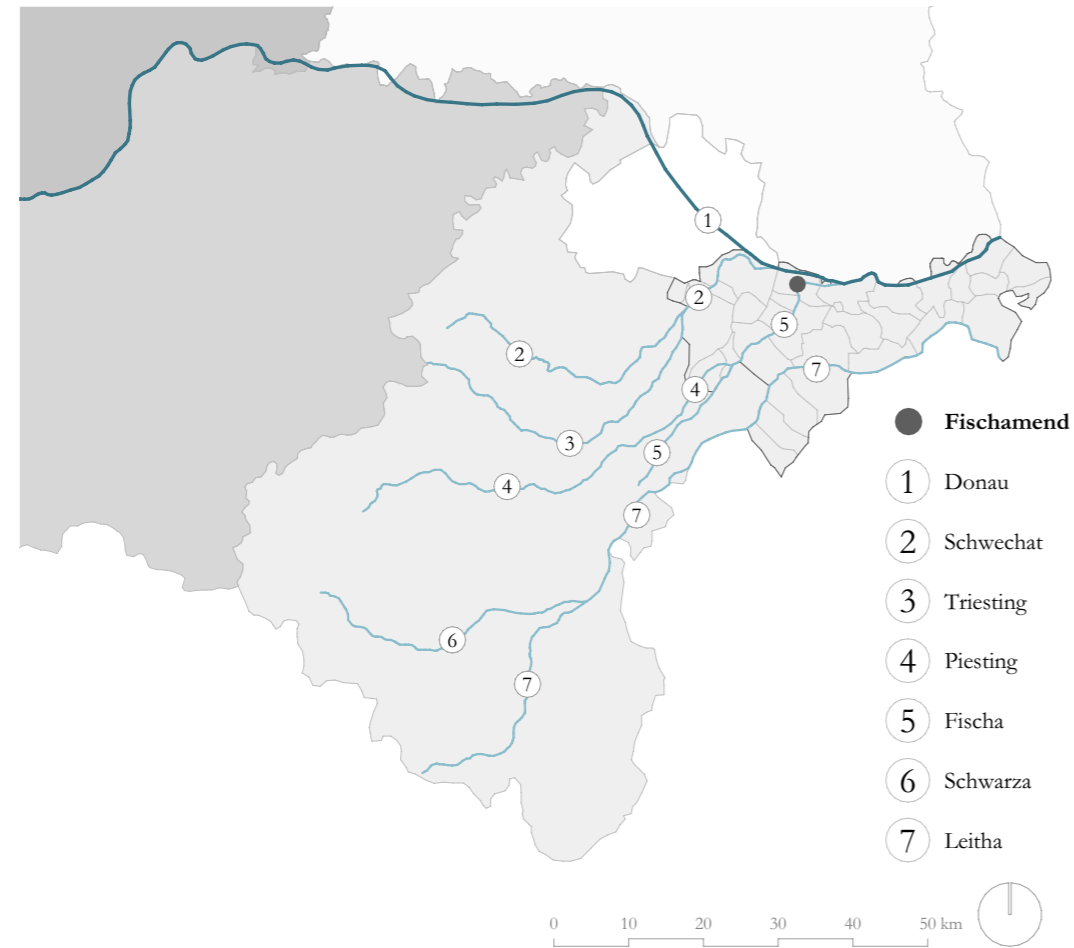


Abb. 18 Flussläufe im Industrieviertel M 1:1.000.000

Aus den ehemaligen, quellennahen Anlagen, die ursprünglich für die Holztrift oder als Sägewerke genutzt wurden, entwickelten sich im Laufe des 18. Jahrhunderts schließlich schrittweise metallverarbeitende Fabriken, wie Patronen-, Metall- oder Walzwerke. Etwas weiter flussabwärts betrieben die Gewässer mit höherer Strömungskraft mehrere Getreide- und Papiermühlen. Auch die Textilmanufakturen aus dem 18. Jahrhundert konnten mit der Jahrhundertwende in mechanische Fabriken umgewandelt werden, wodurch in einem Gebiet, welches eigentlich die intensive Agrarwirtschaft als Hauptgewerbebezug beheimatete, ein Zentrum für Textilfirmen geschaffen wurde.<sup>23</sup> So befanden sich rund um und in Fischamend eine Vielzahl an bedeutenden, historischen Anlagen, die mithilfe der Wasserkraft betrieben wurden. Dazu gehörte unter anderem die 1724 gegründete Zitz- und Kottonfabrik in Schwechat, welche als alleinige Baumwollmanufaktur in der Monarchie über lange Zeit hinweg einen Monopolstatus genoss.<sup>24</sup> Auch eine der ehemals namhaftesten Papierfabriken der Monarchie befand sich in unmittelbarer Nähe zu Fischamend, im direkt angrenzenden Nachbarort Kleinneusiedl. Die 1793 vom Großhändler Ignaz Theodor Pacher gegründete und erbaute Anlage erfreute sich über lange Zeit an kontinuierlichem Ertrag und zählte bereits ab dem Jahr 1820 zu den größten Fabriken Niederösterreichs. Große Teile des ehemaligen Betriebs sind heute noch vorhanden, befinden sich jedoch zumeist in einem fortgeschrittenen Zustand des Zerfalls (Abb. 19-21).<sup>25</sup>

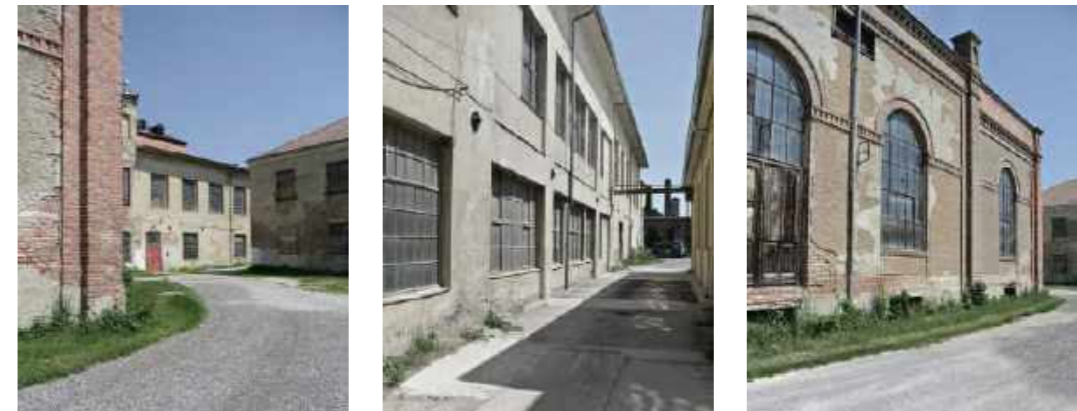


Abb. 19-21 Ehemalige Papierfabrik in Kleinneusiedl

<sup>23</sup> KOMLOSY, Andrea, *Barocke Inszenierungen*, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011, S. 28.

<sup>24</sup> Ebd., S. 31.

<sup>25</sup> BENEDIK 2003, S. 986.

## 2.2.2. INDUSTRIELLER WERDEGANG FISCHAMENDS

Vom 13. bis in das 19. Jahrhundert beherbergte Fischamend selbst eine der größten Mühlen-gewerbestätten in ganz Österreich.<sup>26</sup> Weitere, vergleichsweise große Mühlenbetriebe fanden sich etwa während dem späten 17. Jahrhundert neben Fischamend nur in Baden, Mödling und Wien.<sup>27</sup> Entlang der Flussläufe der Fischa existierten über die Jahrhunderte hinweg acht Mühlen, die zusammen mit den sieben Schiffsmühlen am Donauufer maßgebend zum damaligen, wirtschaftlichen Ertrag durch den umfassenden Getreidehandel des Dorfs beitrugen (Abb. 22-23).<sup>28</sup>



Abb. 22 Acht Fischamender Mühlen



Abb. 23 Sieben Donauschiffsmühlen

<sup>26</sup> MOLFENTER 1964, S. 12.

<sup>27</sup> HANSEL, KRENN 1910, S. 33.

<sup>28</sup> MOLFENTER 1964, S. 12.

Noch heute erinnert der Getreideplatz an die damalige Zeit des profitablen Vertriebs im Rahmen der Agrarwirtschaft<sup>29</sup>, ein befestigter Platz, der auch gegenwärtig als Ort der Zusammenkunft dient, wo früher jeweils dienstags und donnerstags die Körner- und Viehmärkte stattfanden (Abb. 24).<sup>30</sup>



Abb. 24 Heutiger Getreideplatz

*„Die wohlhabenden Fischamender Müllersleut‘- sie mahlten Getreide zu Geld und Gold.“<sup>31</sup>*

Teilbestände des damaligen Gewerbestrangs sind heute noch vorhanden, verfügen jedoch über andere Nutzungszwecke in Form von diversen Betrieben, Gutshöfen oder Wohnhäusern. Dazu gehören unter anderem die Reste der ehemaligen Tabor-Mühle, gegenwärtig als chemischer Industriebetrieb genutzt<sup>32</sup> (Abb. 25-27), oder die einstige Schmidt-Mühle, deren bestehende Räumlichkeiten derzeit gleich mehrere Unternehmen beheimaten und deren Klein-



Abb. 25 Historische Aufnahme der Tabor-Mühle



Abb. 26-27 Relikte der ehemaligen Tabor-Mühle

<sup>29</sup> LORENZ, Franz et al., *Festschrift 1909-2009. 100 Jahre Luftfabrik in Fischamend*, Fischamend 2009, S. 9.

<sup>30</sup> MOLFENTER 1964, S. 170.

<sup>31</sup> LORENZ et al. 2009, S. 9.

<sup>32</sup> MOLFENTER 1964, S. 178-180.



kraftwerk and der Fischa im Jahr 1991 saniert und sogar wieder in Betrieb genommen wurde (Abb. 28-30).<sup>33</sup>



Abb. 28 Historische Aufnahme der Schmidt-Mühle



Abb. 29 Relikte der ehemaligen Schmidt-Mühle



Abb. 30 Reaktiviertes Kleinkraftwerk

Die frühere, denkmalgeschützte Rottner-Mühle existiert noch als bewohnter Gutshof<sup>34</sup>, während auch das erhaltene Turbinenhaus der Batthyany- und Gregermühle als Teil eines privaten Wohnhauses genutzt wird. Die letztgenannte Anlage ist zudem historisch bedeutsam, da die Liegenschaft zwischenzeitlich auch zur damaligen Militäraeronautischen Anstalt gehörte, indem sie vom örtlichen Militärkorps temporär für unterschiedliche Zwecke angemietet wurde (siehe Kap. 4.1.).<sup>35</sup> Der Beginn der Industrialisierung und somit die schrittweise Technisierung aller ehemals handwerklich durchgeführten Arbeiten führte schließlich mit Anfang des 19.

<sup>33</sup> STADLER 2006, S. 187.

<sup>34</sup> Homepage Bundesdenkmalamt, Denkmalliste des Niederösterreichischen Bundesdenkmalamts, Unbewegliche und archäologische Denkmale unter Denkmalschutz, Stand 29.06.2022, S. 71, URL: <https://www.bda.gv.at/service/denkmalverzeichnis/denkmalliste-gemaess-3-dmsg.html> [24.02.2023].

<sup>35</sup> STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 20.

Jahrhunderts zu einem fortschreitenden Niedergang und Rückzug des Mühlenhandwerks und des Getreidehandels aus dem Betriebswesen von Fischamend.<sup>36</sup>

Einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung erlebte die Gemeinde im Jahr 1868 durch den Eisenhändler und Agenten der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Karl Führmann, auf dessen Anregung hin Fischamend als Standort für einen weiteren Winterhafen auserkoren und sogleich der Aufbau an der Fischamündung begonnen wurde. Bereits seit dem Jahr 1840 bestrebt die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft die Nutzung der Fischamündung als Station für einen Winterhafen, jedoch wehrte sich anfangs die Gemeinde selbst gegen den Aufbau, da die Bewohner befürchteten, die Anlage könnte eine Belastung für den Ort darstellen. Diese Einstellung änderte sich nach 1860 jedoch größtenteils, als durch den Einsatz von Eisenbahnen und Dampfschiffen die Straßen im Ort zunehmend entlastet wurden.<sup>37</sup> Mit Errichtungsbeginn ab etwa 1868 und der anschließenden Eröffnung des betriebsbereiten Winterhafens beherbergte die Anlegestelle in den Wintermonaten jeweils 200 bis 250 Dampf- sowie Schlepsschiffe (Abb. 31).<sup>38</sup> Gleichermassen bedeutete diese Menge an Schiffen für den Ort auch einen Bevölkerungszuwachs von etwa 800 Personen. Die Kapitäne, Matrosen und ihre Familien kauften sowohl Lebensmittel als auch Kleidung und andere Güter in den Läden ein und kurbelten so die Wirtschaft und den finanziellen Erfolg der Gemeinde bis zur Stilllegung der Anlage im Jahr 1902 deutlich an.<sup>39</sup> Der Fischamender Winterhafen wurde schließlich still-



Abb. 31 Fischamender Winterhafen

<sup>36</sup> BENEDIK 2003, S. 439.

<sup>37</sup> MOLFENTER 1964, S. 176-177.

<sup>38</sup> STADLER 2006, S. 182.

<sup>39</sup> MOLFENTER 1964, S. 176-177.

gelegt, während sich der neue Standort Freudenau etablierte und die wirtschaftliche Situation der Gemeinde dadurch enorm beeinträchtigt wurde.<sup>40</sup>

Die Anbindung Fischamends an die Lokalbahn im Jahr 1889, die entlang der Strecke zwischen Schwechat und Mannersdorf verlief, förderte während der florierenden Zeit des Winterhafens noch zusätzlich die Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden und sorgte gleichermaßen für bessere und stärkere soziale Beziehungen außerhalb der eigenen Ortsgrenze.<sup>41</sup>

Einen Meilenstein in der jahrhundertelangen Wirtschaftsgeschichte Fischamends verzeichnete man schließlich ab dem Jahr 1909. Die Gründung der k.u.k. Militäraeronautischen Anstalt auf dem Gelände der Ortschaft führte zu einem regelrechten Bauboom und ließ die Gemeinde in nur wenigen Jahren flächenmäßig enorm expandieren (Abb. 32-33).<sup>42</sup> Mit Kriegsende 1918 sprach man zu Recht von der sogenannten „Fliegerstadt“, da die Anlage zur damaligen Zeit nicht weniger als 5.000 militärische sowie zivile Mitarbeiter und 300 Offiziere beschäftigte<sup>43</sup> und das Werk zeitweilig auch den größten sowie bedeutsamsten Luftschiffhafen der gesamten österreichisch-ungarischen Monarchie beheimatete (Abb. 34).<sup>44</sup> Schätzungsweise waren nur



Abb. 32 Baubeginn der Anlage um 1909/1910



Abb. 33 Baubeginn der Anlage um 1909/1910

<sup>40</sup> Ebd., S. 12.

<sup>41</sup> HANSEL, KRENN 1910, S. 46.

<sup>42</sup> LORENZ et al. 2009, S. 10.

<sup>43</sup> STER, RINGL 2017, S. 21.

<sup>44</sup> Akt 38979, Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 05.02.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

etwa 600 Arbeitskräfte davon Pendler, die täglich aus Wien anreisten, die restliche Belegschaft der Anlage lebte zur damaligen Zeit in und um Fischamend.<sup>45</sup> Die Militäraeronautische Anlage prägte schließlich über viele Jahre das wirtschaftliche Wachstum Fischamends, einerseits durch die Vielzahl der im Ort lebenden Mitarbeiter, andererseits aber auch durch den enormen Ertrag des Betriebs.

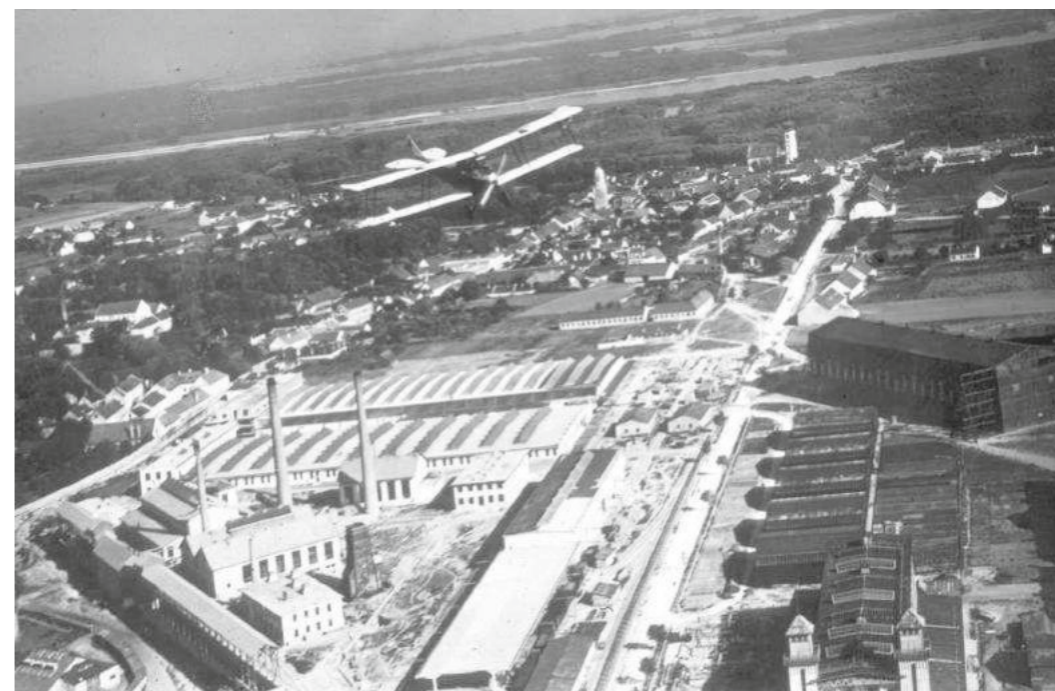


Abb. 34 Luftbild der Fischamender Anlage

<sup>45</sup> MOLFENTER 1964, S. 186.



### 2.2.3. UMGEBUNG, ANBINDUNG UND NATURRAUM

Im Umkreis von Fischamend liegt heute neben zahlreich verstreuten kleinen Gemeinden und Ortschaften der Großraum Schwechat, welcher direkt an die Wiener Stadtgrenze anschließt. Darüber hinaus befindet sich der internationale Flughafen Wien-Schwechat als Nachbarort in unmittelbarer Nähe zu Fischamend, was die immerwährende Verbindung des Ortes zur Fliegerei hervorhebt.<sup>46</sup> Östlich der Hauptstadt Österreichs gelegen, lässt sich das Stadtzentrum Wiens durch eine effiziente Zugverbindung oder auch über die, den Ort tangierende, Ostautobahn in kürzester Zeit erreichen (Abb. 35). Unter anderem durch diesen begünstigenden Nahverkehr steigt die Einwohnerzahl Fischamends kontinuierlich an, da der Ort das Leben am Land und in der Natur mit der raschen Erreichbarkeit der Großstadt ideal kombiniert.<sup>47</sup>

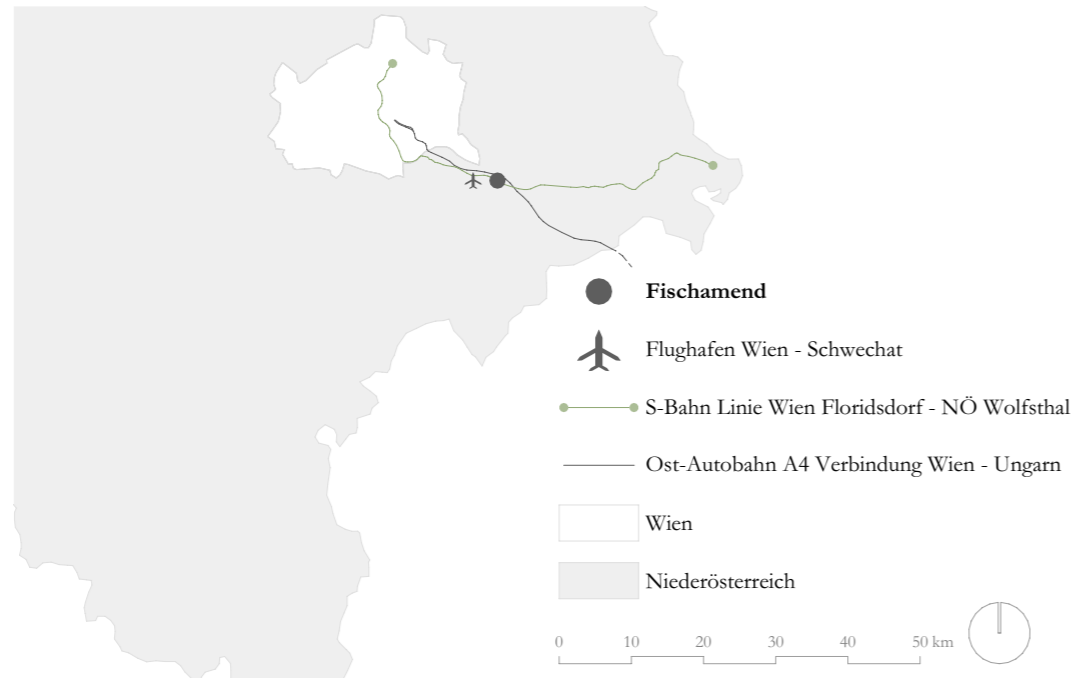


Abb. 35 Anbindung durch Autobahn und Zuglinie M 1:1.000.000

<sup>46</sup> Ebd., S. 186-187.

<sup>47</sup> Homepage Statistik Austria, Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung 2002-2021. Fischamend, URL: <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30730> [18.01.2023].

Hinsichtlich Natur und Freiraum hat die heutige Stadtgemeinde ebenfalls einiges zu bieten. Neben der kleinen Au (Abb. 36), die als innerstädtisches Erholungsgebiet zentral im Ort zu finden ist und zusammen mit dem Fischfluss die klare Grenze zwischen den ehemaligen Siedlungsgebieten „Markt“ und „Dorf“ bildete, finden sich noch weitere bedeutsame Grünräume in unmittelbarer Ortsnähe.<sup>48</sup> Während die Katastralgemeinde Fischamend nämlich eine Gesamtfläche von rund 2.490 Hektar Boden einnimmt, werden nur 1,8 % dieses Gebiets als tatsächlich bebaute Fläche ausgewiesen. Ein bedeutsamer Anteil von etwa 1.000 Hektar Grundfläche dient heute der landwirtschaftlichen Nutzung, wobei es sich bei einem umfangreichen Teil der Feldlandschaft im Südosten der Gemeindefläche auch um das ehemalige, weitläufige Flugfeld der Militäraeronautischen Anlage handelt.<sup>49</sup>



Abb. 36 Kleine Au

Des Weiteren grenzt das Ortsgebiet neben den bereits erwähnten Grünräumen an ein äußerst bedeutsames Naturschutzgebiet Österreichs, den Nationalpark Donauauen (Abb. 37). Dieser ist mit einer Fläche von über 9.600 Hektar Teil der größten und weitgehend unberührten Aulandschaften in ganz Mitteleuropa und beherbergt eine umfangreiche und streng geschützte Flora und Fauna.<sup>50</sup> Ein beträchtlicher Anteil des Bodens der Katastralgemeinde gehört bereits zum Gebiet dieses Nationalparks. Vom bewohnten Ortsgebiet aus, ist das von den Donauausläufern durchzogene Naturschutzgebiet innerhalb weniger Minuten auf dem Fußweg erreichbar und bietet einen wertvollen Naherholungsraum für die Bewohner (Abb. 38).



Abb. 37 Nationalpark Donauauen

<sup>48</sup> WANNASEK, Julia, Irene JAMMERNEGG, Thomas Leo GSTREIN, *Kommunales Energiekonzept für die Stadtgemeinde Fischamend. Endbericht*, Bruck/Leitha 2011, S. 14.

<sup>49</sup> Homepage Statistik Austria, Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. Fischamend, Stand 31.12.2020, URL: <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30730> [07.02.2023].

<sup>50</sup> Homepage Nationalpark Donauauen, Wissen. Zahlen, Daten, Fakten, URL: <https://www.donauauen.at/wissen/zahlen-daten-fakten> [07.02.2023].



Abb. 38 Fischamender Natur- und Erholungsraum M 1:15.000

## 2.2.4. ORTSSTRUKTUR UND NUTZUNGSVERTEILUNG

Fischamend entwickelte sich im Laufe der Jahrhunderte ausgehend von einem historischen Ortskern bis hin zu seinem heutigen Erscheinungsbild. Zwei Hauptverkehrswege prägen die örtliche Gliederung und treffen einander an der ehemaligen „Vier-Wirten Kreuzung“, ein historisch bedeutsamer Dreh- und Angelpunkt der Fischamender Gasthauskultur, wo zu früheren Zeiten an jeder der vier Ecken ein uriges Wirtshaus zu finden war.<sup>51</sup> Die Hainburger Straße, aus östlicher Richtung von der Landesgrenze kommend Richtung Wien, geht schließlich bei der Fischabrücke in die sogenannte Wiener Straße über. Noch davor trifft sie sich an der „Vier-Wirten Kreuzung“ mit der Enzersdorfer Straße, die Fischamend mit den in südlicher Richtung angrenzenden Gemeinden verbindet. Diese beiden markanten Straßenzüge bilden so die Hauptverkehrsachsen durch den Ort (Abb. 39). Die verbleibende Infrastruktur der Stadtgemeinde ist im Vergleich dazu kleinteilig und beschränkt sich auf eher sporadisch befahrene Straßenzüge und eine Vielzahl ruhiger Wohngassen.

Aus topografischer Hinsicht macht sich eine nennenswerte Höhenentwicklung des Ortsgebiets lediglich im östlichen Teil Fischamends bemerkbar. Das Gebiet des ehemals eigenständigen Ortsteils Fischamend-Dorf im Westen verläuft weitgehend ebenmäßig und auch das Gelände im Raum Fischamend-Markt weist vor allen Dingen westlich der markanten Enzersdorfer Straße eine nahezu ebene Grundfläche auf. Das östliche und noch mehr das südöstliche Randgebiet Fischamends verzeichnet jedoch eine deutliche Steigung, sodass entlang dieses Hauptverkehrswegs bis hin zur Ortsgrenze zum Teil ein Höhenunterschied von über 20 Metern im Gelände messbar ist, wodurch hier zum Teil ein Blick über das gesamte Ortsgebiet ermöglicht wird.<sup>52</sup>

Betrachtet man die bestehende Gebäudesubstanz Fischamends, so wird deutlich, dass ein Großteil der bebauten Fläche als Wohngebiet genutzt wird, da der Ort durch die günstige Lage zwischen Stadt und Land von ständigem Wachstum und Zuzug geprägt wird (Abb. 39). So entstanden im Laufe der Zeit verschiedene Wohngebiete wie beispielsweise der Rosenhügel

<sup>51</sup> MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Wie es früher einmal war*, Fischamend 1997, S. 127-131.

<sup>52</sup> Homepage Topographic-Map, Topografische Karte Niederösterreich, URL: <https://de-at.topographic-map.com/map-mj3nh/Nieder%C3%B6sterreich/?center=48.11603%2C16.61377&z=14> [28.02.2023].



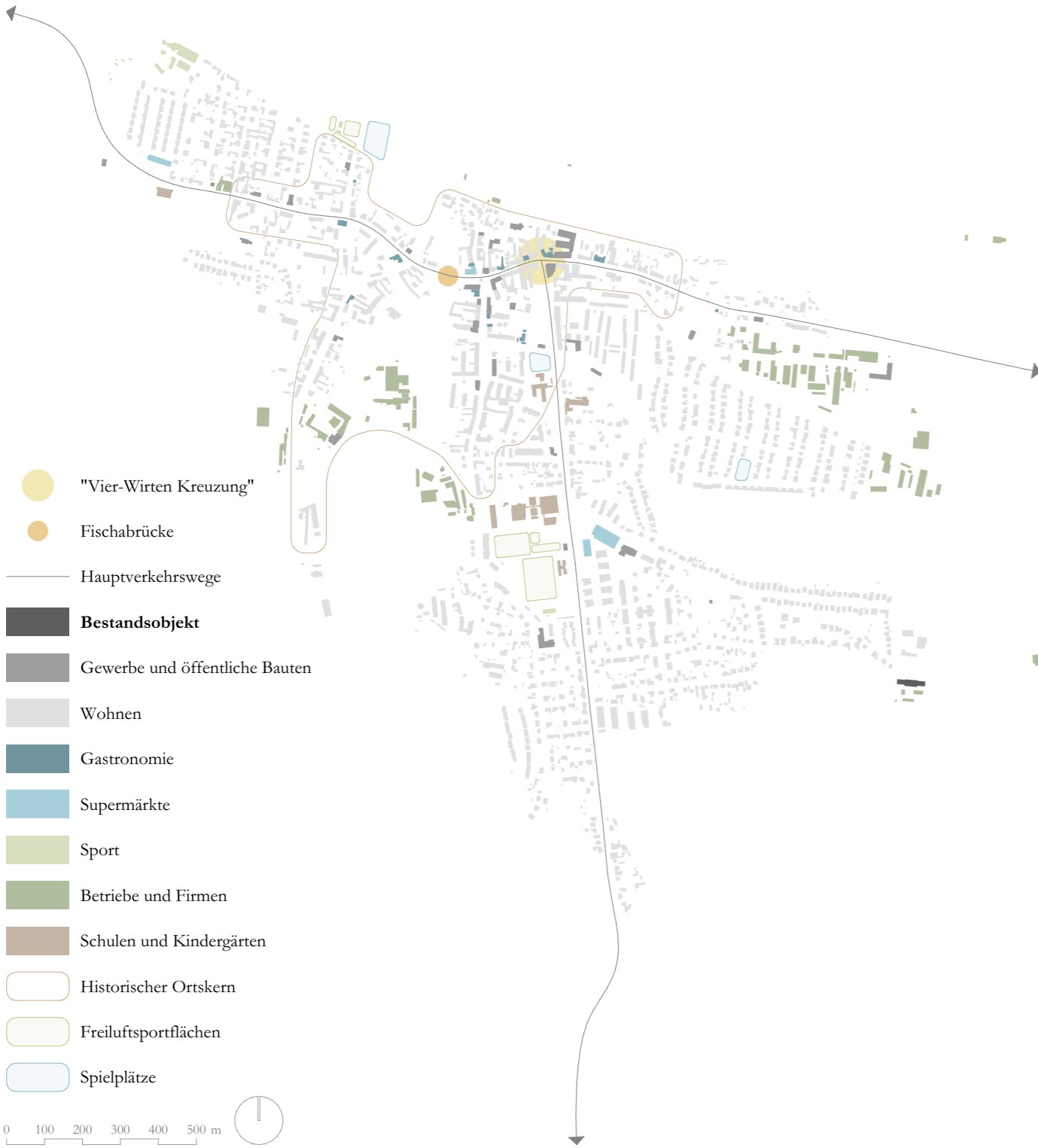


Abb. 39 Fischamender Ortsstruktur und Nutzungsverteilung M 1:15.000

im Jahr 1983, eine reine Einfamilien- sowie Reihenhausbebauung am nordöstlichen Rand der Stadtgemeinde, die die flächenmäßige Entwicklung Fischamends deutlich vorantrieben. Doch auch großflächige Betriebsgebiete, verschiedenste Einzelhandelsläden und Gastronomiebetriebe siedelten sich durch die vorteilhafte Lage und aufgrund der vielfältigen Qualitäten des Orts hier an. Großzügige Freizeit- und Sportangebote sowie zahlreiche Spielplätze ermöglichen gesunde Aktivitäten für Jung und Alt. Außerdem ist ein breites Spektrum an Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche vorhanden (Abb. 39), wodurch der Ort im Jahr 2016 mit dem staatlichen Gütesiegel als „familienfreundliche Gemeinde“ ausgezeichnet wurde.<sup>53</sup>

So entwickelte und vor allen Dingen veränderte sich Fischamend im Laufe der Jahrhunderte vielfach und grundlegend bis es schlussendlich zu seiner heutigen Gestalt heranwuchs. Wenngleich vieles längst vergangen, zerstört oder schlichtweg nicht mehr vorhanden ist, so spaziert man noch heute oft unbewusst an Relikten der historischen Zeitgeschichte vorbei und erkennt bei genauerem Betrachten das Flair des einstigen Orts (Abb. 40-63).



Abb. 40 Historische Aufnahme: „Vier-Wirten Kreuzung“ mit Blick zum Stadtturm



Abb. 41 Aktuelle Aufnahme: „Vier-Wirten Kreuzung“ mit Blick zum Stadtturm

<sup>53</sup> Homepage Stadtgemeinde Fischamend, Ortschronik, URL: [http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum\\_Fischamend/Wissenswertes\\_der\\_Gemeinde/Ortschronik](http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum_Fischamend/Wissenswertes_der_Gemeinde/Ortschronik) [08.02.2023].



Abb. 42 Historische Aufnahme: Durchfahrt Fischerturm mit Blick zur „Vier-Wirten Kreuzung“



Abb. 43 Aktuelle Aufnahme: Durchfahrt Fischerturm mit Blick zur „Vier-Wirten Kreuzung“



Abb. 44 Historische Aufnahme: Durchfahrt Fischerturm von der Marktseite



Abb. 45 Aktuelle Aufnahme: Durchfahrt Fischerturm von der Marktseite



Abb. 46 Historische Aufnahme: Blick von der Fischbrücke ins Dorf



Abb. 47 Aktuelle Aufnahme: Blick von der Fischbrücke ins Dorf



Abb. 48 Historische Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend



Abb. 49 Aktuelle Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend



Abb. 50 Historische Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend



Abb. 51 Aktuelle Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend



Abb. 52 Historische Aufnahme: Markt Kirche Fischamend



Abb. 53 Aktuelle Aufnahme: Markt Kirche Fischamend





Abb. 54 Historische Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz



Abb. 55 Aktuelle Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz



Abb. 56 Historische Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz



Abb. 57 Aktuelle Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz



Abb. 58 Historische Aufnahme: Blick von der Hainburgerstraße zur Marktkirche



Abb. 59 Aktuelle Aufnahme: Blick von der Hainburgerstraße zur Marktkirche



Abb. 60 Historische Aufnahme: Feuerwehrhaus im Dorf



Abb. 61 Aktuelle Aufnahme: Feuerwehrhaus im Dorf



Abb. 62 Historische Aufnahme: Blick zum Fischturm von der Dorfseite



Abb. 63 Aktuelle Aufnahme: Blick zum Fischturm von der Dorfseite

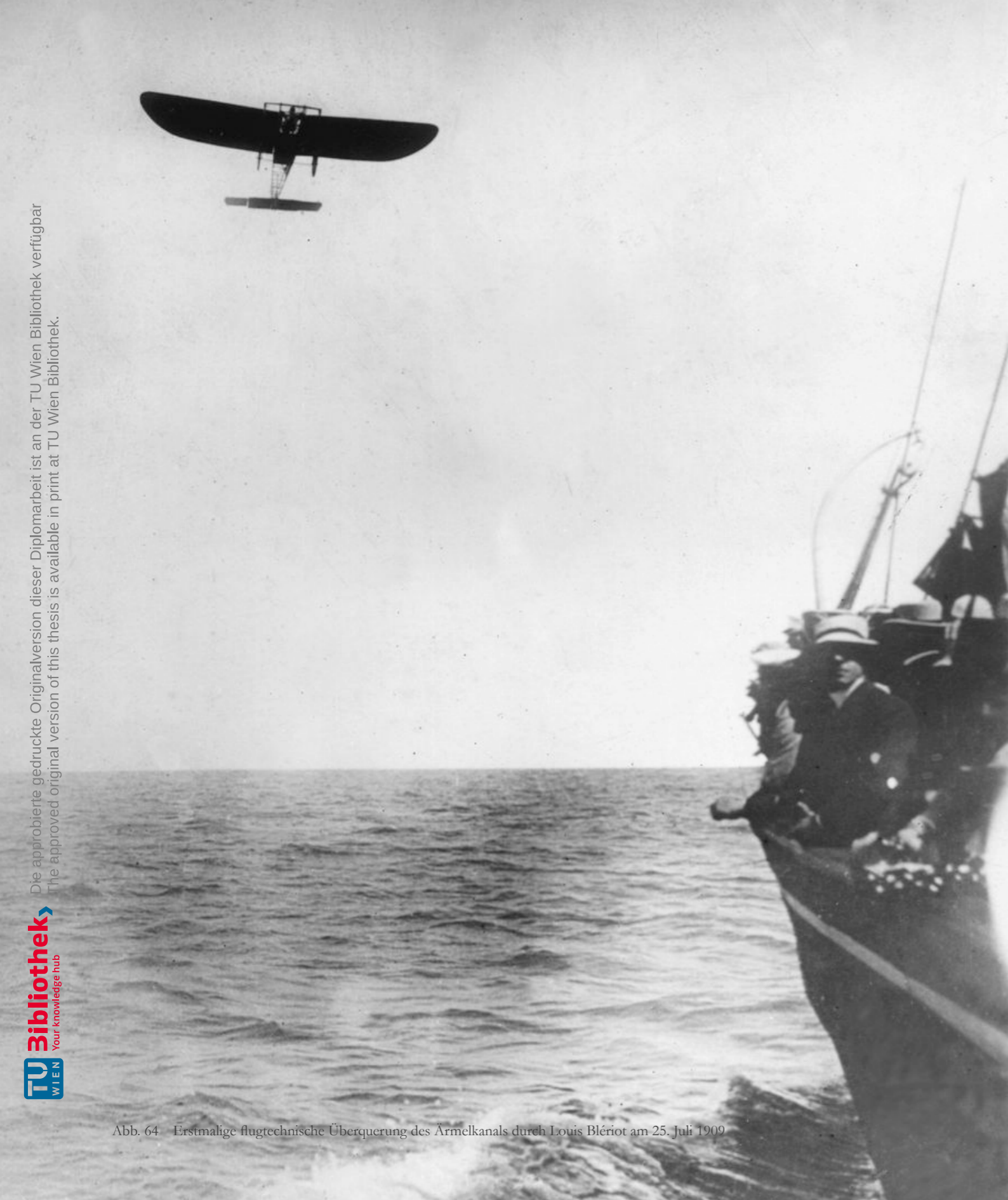


Abb. 64 – Erstmögliche flugtechnische Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot am 25. Juli 1909

## 3 DIE GESCHICHTE DER LUFTHAFT

3.1. Der Traum vom Fliegen

3.2. Die Anfänge der Luftfahrt

3.3. Die Luftfahrt in Österreich

3.3.1. Viktor Silberer

3.3.2. Wilhelm Kreß

3.3.3. David Schwarz

3.3.4. Von Experimenten hin zur k.u.k. Luftfahrtindustrie

3.3.5. Die Militäraeronautische Anstalt in Wien



### 3.1. DER TRAUM VOM FLIEGEN

Das Vermögen eines Menschen in die Himmelsluft hinaufzusteigen und zu fliegen wie ein Vogel beschreibt ein Phänomen, welches seit jeher in den unterschiedlichsten Gebieten der Wissenschaft thematisiert, untersucht und erforscht wurde, sei es nun in der Literatur, der Kunst oder in technischen Überlegungen, die schlussendlich bis hin zu realistischen Entwürfen von Fluggeräten führten. Bezugnahmen zum ursprünglichen Traum vom Fliegen reichen zurück bis in die Steinzeit Europas und sind seit damals in allen Abschnitten der Zeitgeschichte und bei einer Vielzahl von Kulturen weltweit zu finden, sei es nun in Indien, Zentralafrika oder aber auch in der Südsee.<sup>54</sup>

Bereits der römische Dichter Ovid sprach in seinen Metamorphosen über die Geschichte des fliegenden Ikarus und prägte die Thematik des Menschenflugs, als er sie zu einem bis heute namhaften Bestandteil der griechisch-römischen Mythologie erhob. Im Laufe der schulischen Ausbildung lernt man meist noch heute die Geschichte des Dädalus und seines Sohns Ikarus kennen, der mit den gebastelten Flügeln seines Vaters losflog und der Sonne zu nahe kam, wodurch das Wachs, welches die Federn zusammenhielt, schmolz und Ikarus tief hinab in das, heute „ikarische“, Meer und somit in den Tod stürzte (Abb. 65).<sup>55</sup>



Abb. 65 Dädalus und Ikarus

Auch der weltbekannte italienische Maler und Bildhauer Leonardo da Vinci beschäftigte sich zu seinen Lebzeiten ausführlich mit dem Wunsch des menschlichen Höhenflugs. Eine umfassende Untersuchung des Vogelflugs und auch deren Körper- und Muskelaufbau führte zu weiterführenden Studien über mögliche Flugmodelle für den Menschen.<sup>56</sup> Ein wichtiger Bestandteil seiner Forschungen betraf außerdem die um 1500 gewonnene Erkenntnis, dass sich

<sup>54</sup> MARSCHIK, Matthias, *Heldenbilder. Kulturgeschichte der österreichischen Aviatik*, Münster/Hamburg/London 2002, S. 20. zit. n. LOCHNER, Wolfgang, *Fliegen. Das grosse Abenteuer der Menschheit. Kulturgeschichte – Wissenschaft – Technik – Motor und Segelflugsport*, München 1970, S. 13-14, 21, 37-41.

<sup>55</sup> Ov. Met. VIII, 183-235 in: OVIDIUS NASO, Publius, Erich, RÖSCH, *Metamorphosen*, 3. Auflage, München/Zürich 1994, S. 204-206.

<sup>56</sup> KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 8.

die Hauptmuskelkraft des Menschen nicht in den Armen oder dem Oberkörper, sondern in der Beinmuskulatur befindet.<sup>57</sup> Aufbauend auf diesem damaligen Wissensstand fertigte der Künstler mehrere Entwürfe und Skizzen von unterschiedlichen Konstruktionen an, die dem Menschen durch Einsatz sowohl von Arm- als auch Beinmuskulatur, laut Da Vinci, die Fortbewegung in den Lüften durch die eigens erzeugte Muskelkraft wie bei einem Vogel ermöglichen sollten (Abb. 66). Trotz vielversprechender Plandarstellungen des Künstlers wurden weder das Rumpfgerüst, noch seine Fallschirm- und Hubschraubenkonstruktionen jemals tatsächlich realisiert und von Menschenhand getestet (Abb. 67-69). Dennoch gilt Da Vinci bis in die heutige Gegenwart als bedeutsamer Pionier der menschlichen Flugtechnik und als Wegbereiter für unzählige weitere Experimente und Flugversuche verschiedenster Forscher vom 15. bis ins 18. Jahrhundert, die es dem Menschen ermöglichen wollten mithilfe der eigenen Muskelkraft in die Lüfte zu steigen.<sup>58</sup>

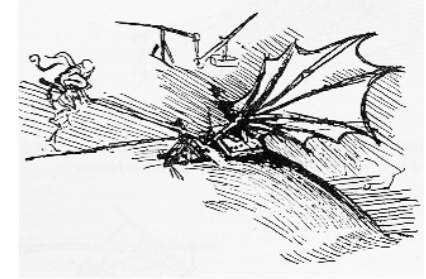


Abb. 66 Skizze einer Flügelprobe

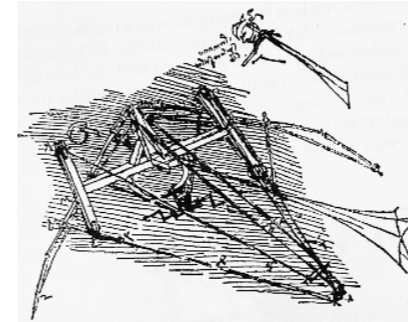


Abb. 67 Skizze Rumpfgerüst

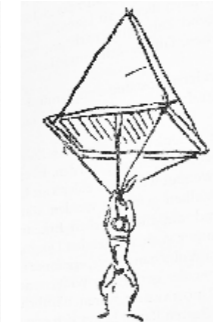


Abb. 68 Skizze Fallschirm

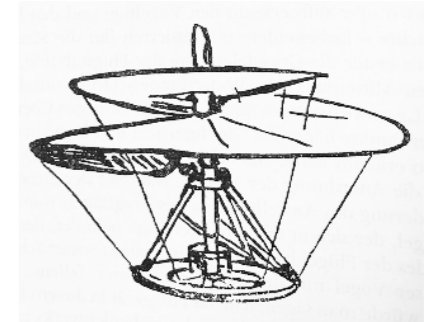


Abb. 69 Skizze Hubschraube

<sup>57</sup> TANUS, Vorname unb., *Die Luftschiffahrt und was man von ihrer Geschichte wissen muß*, in: *Die junge Welt*, Band 5, Wien 1911, S. 19.

<sup>58</sup> WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfahrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfahrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 43-48.

Auch die Schrift „De motu animalium“ (Abb. 70) des italienischen Physikers Johann Alfons Borelli, in der er deutlich aufzeigte, dass der Menschenflug durch die eigens erzeugte Muskelkraft unmöglich ist, hielt die damaligen Entwickler nicht davon ab an weiteren Konstruktionen und Systemen zu feilen und waghalsige Versuche zu starten, die jedoch allesamt erfolglos blieben und zum Teil auch schwere Unfälle zur Folge hatten.<sup>59</sup>

Während der bereits stetig voranschreitenden Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt äußerte sich auch der deutsche Dichter Johann Wolfgang von Goethe im Jahr 1783 zu den Ereignissen in der technischen Forschung. Auch er war angetan von der enormen weltweiten Bewegung und der Begeisterung der Menschheit, die die Entwicklung der Luftfahrzeuge nach sich zog und beschrieb überdies auch die Vielzahl an medialen Erwähnungen in Zeitschriften und Tagesnachrichten zum Thema der Luftfahrt, die diese Euphorie noch bekräftigten und unterstrichen.<sup>60</sup>

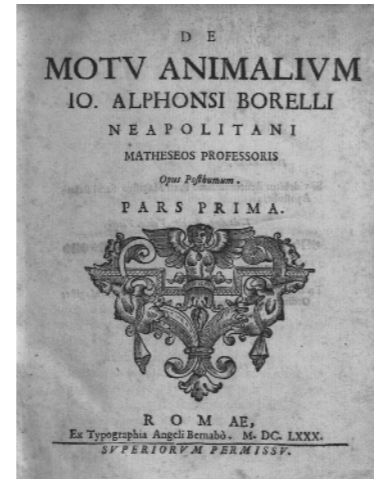


Abb. 70 „De motu animalium“

<sup>59</sup> WISSMANN 1970, S. 51-53. zit. n. BORELLI, Johann Alfons, *Die Bewegung der Tiere. Ostwalds Klassiker der exakten Wissenschaften*, Leipzig 1927, S. 32-34.

<sup>60</sup> MARSCHIK 2002, S. 26. zit. n. LENOTTI, Wolfram, *Schreiben für's Fliegen. 40 Jahre „austroflug“. 200 Jahre Luftfahrtpublizistik in Österreich*, Wien 1991, S. 6.

### 3.1. DIE ANFÄNGE DER LUFTFAHRT

Mit Beginn des 18. Jahrhunderts lässt sich auch relativ bald der Übergang von utopischen Vorstellungen und Mythen hin zu realistischen, technischen Untersuchungen und Entwürfen festhalten. Im Hinblick auf die nächsten Jahrzehnte kann eine laufende Präzisierung dieser Gedanken, Konzepte und Entwürfe in Richtung realistischer Flugplanung vermerkt werden, wobei man sich zunächst meist mit der Methode „leichter als Luft“ beschäftigte.<sup>61</sup>

Generell sprach man in Bezug auf die Luftfahrt und den Menschenflug seit jeher von zwei bedeutenden Systemen, zum einen dem Fliegen nach dem Prinzip „leichter als Luft“ und zum anderen der ebenso verfolgte Grundsatz „schwerer als Luft“. Ersteres bezeichnet alle Entwicklungen hinsichtlich des Ballonfahrens, wo der Auftrieb tatsächlich mithilfe heißer Luft erfolgen sollte. Die zweite Möglichkeit wurde indessen bereits vor der Entwicklung der Heißluftballone vielfach untersucht und wie bereits beschrieben auch unzählige Male erfolglos getestet. Es handelt sich hierbei um jegliche Konstruktionen und Entwürfe von Schwingenfliegern und anderen Flugapparaten, die für einen Aufstieg mithilfe der Muskelkraft sorgen sollten und auf den Einsatz jeglicher Gase und anderer Antriebe verzichtet haben. Erst die bis heute andauernde Entwicklung motorisch betriebener Geräte bis hin zu den gegenwärtigen Flugmaschinen kann wieder dem Prinzip „schwerer als Luft“ zugeordnet werden, die die Praxis der Ballonführung relativ bald zum Erliegen brachte.<sup>62</sup>

Besonders das Jahr 1709 gilt als markanter Startpunkt dieser neuen Ära der Luftfahrt und des realisierten Menschenflugs. Zunächst erläuterte der deutsche Professor Johann Ludwig Hannemann mithilfe seiner Abhandlung in mehreren wissenschaftlichen Artikeln, warum der Mensch seiner Ansicht nach für immer fluguntauglich sein wird. Er berief sich dabei auf die unterschiedlichen Körperteile, die einen Auftrieb in die Luft unmöglich machen sollten, wie unter anderem der Kopf, der Brustkorb, die Wirbelsäule oder die Arme eines menschlichen Leibes. Darüber hinaus wies Hannemann auch darauf hin, dass die Luft unserer Atmosphäre schlichtweg zu leicht und zu fein wäre, um vergleichsweise so enorme Gewichte tragen zu

<sup>61</sup> MARSCHIK 2002, S. 21. zit. n. WISSMANN 1970, S. 67-76.

<sup>62</sup> TANUS 1911, S. 22.



können.<sup>63</sup> Zeitgleich jedoch berichtete bereits das „Wienerische Diarium“ im Juni desselben Jahres von einer spektakulären Nachricht aus Lissabon. Beschrieben wurde ein Luftfahrzeug, welches sowohl für den Handel und die Überbringung von Waren als auch für kriegerische Aktivitäten nützlich wäre, da es innerhalb von 24 Stunden bis zu 200 Meilen an Entfernung zurücklegen könne.<sup>64</sup> Tatsächlich stand diese Meldung in Zusammenhang mit einem realen Ereignis, welches sich im Sommer 1709 in Portugal zutrug. Der Naturwissenschaftler Bartholomeo Lorenzo de Gusmao galt durch eine herausragende Erkenntnis, die einen realistischen Entwurf für das weltweit erste Luftschiff zur Folge hatte, als absoluter Pionier der Luftfahrt. Durch eine zufällige Beobachtung erkannte der Forscher erstmals, dass die Luft oberhalb einer heißen Quelle, wie etwa einem Feuer oder einer Kerze, aufstieg. In einem weiteren Schritt füllte Gusmao ein eher flaches Gefäß mit noch brennender Glut und befestigte dieses nun an einem Papierballon, der über eine Öffnung an der Unterseite verfügte, wodurch die heiße, aufsteigende Luft direkt in den Innenraum des Ballons wandern konnte. Das Experiment ist geglückt und am 8. August 1709 genehmigte Johann V., der damalige König von Portugal, die Präsentation seiner Konstruktion vor dem versammelten Königshaus, bei der Gusmao

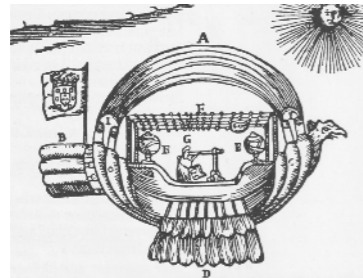


Abb. 71 Passarola von Gusmao

seinen Prototyp mit einer Größe von etwa 60-80 Zentimetern im Durchmesser vor den Augen der gebannten Zuseher erfolgreich in die Luft steigen ließ.<sup>65</sup> Der Naturwissenschaftler erhielt für seine Erfindung vom König das erste nachzuverfolgende Luftschiffpatent verliehen und nannte sein damaliges Konstrukt „Passarola“ (Abb. 71), was der portugiesische Ausdruck für „großer Vogel“ ist, da die Optik des Luftschiffs sehr viel mit der des Flugtieres gemein hatte.<sup>66</sup>

Während Gusmao Anfang des Jahrhunderts die Erkenntnis erlangte, dass heiße Luft leichter ist als im Normalzustand und daher aufsteigt, kam es einige Jahrzehnte danach zu einer weiteren bahnbrechenden Entdeckung, welche die Entwicklung der Luftfahrt erneut vorantrieb.

<sup>63</sup> HANNEMANN, Johann Ludwig, *Ikarus der in das ikarische Meer geworfen wird, oder eine Dissertation, in der der Mensch als fluguntauglich dargestellt wird*, Kiel 1709, S. 1-14.

<sup>64</sup> Autor unb., *Wienerisches Diarium*, Nr. 609, Ausgabe 05.06.1709, Wien, S. 2.

<sup>65</sup> KEIMEL 1980, S. 8.

<sup>66</sup> Homepage Wikipedia, Bartholomeo de Gusmao, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bartolomeu\\_de\\_Gusmao](https://de.wikipedia.org/wiki/Bartolomeu_de_Gusmao) [16.01.2023].

1766 experimentierte der britische Naturwissenschaftler Henry Cavendish mit verschiedenen chemischen Stoffen und stieß so auf das Element Wasserstoff. In weiterer Folge entdeckte der Wissenschaftler, dass neben heißer Luft auch das brennbare Gas Wasserstoff leichter war als die umgebende Luft in der Atmosphäre. Rückblickend nutzte man für die Ballonfahrt zum Großteil Wasserstoffgas für den Antrieb, da dieses in der Herstellung relativ unkompliziert war. Auch Leuchtgas, geliefert aus den städtischen Gasfabriken, kam stellenweise zum Einsatz, bis man im 20. Jahrhundert in geringem Maße auch auf die Nutzung des brennbaren Gases Helium zurückgriff.<sup>67</sup>

Während der darauffolgenden Jahre kam es zu zahlreichen unbemannten Ballonaufstiegen, wodurch die Luftfahrt nach und nach an Glaubwürdigkeit und Vertrautheit von Seiten des Volkes gewann. In erster Linie war jedoch inspirierend, dass die Anfänge der Fliegerei vor allem durch ein allgemeines Interesse der Menschheit gekennzeichnet waren und sich nicht nur ein ausgewählter Kreis an Ingenieuren und Forschern damit beschäftigte. Durch die zunehmende Anzahl an Berichten über geglückte Flugversuche war eine allgemeine Euphorie spürbar, da die Verwirklichung eines ewigen Traums der Weltbevölkerung zum Greifen nahe erschien.<sup>68</sup>

*„Man war sich sicher, daß der erste Menschenflug bevorstand und diskutierte nur mehr über den Ort, den Zeitpunkt und das Wie: Man kann nicht fliegen – aber man ist überzeugt, daß die technische Verwirklichung dieses alten Menschheitstraumes nur mehr eine Frage der Zeit ist.“<sup>69</sup>*

Zwei weitere herausragende Persönlichkeiten, die die Geschichte der Luftfahrt prägten, waren die Gebrüder Montgolfier, Joseph-Michel und sein Bruder Jacques-Étienne. Als Besitzer einer angesehenen Papierfabrik verfügten die Brüder glücklicherweise über die, für die damalige Forschung, notwendigen finanziellen Rücklagen und zeitlichen Ressourcen, um sich umfassend und gewissenhaft mit den Experimenten rund um die Fliegerei zu beschäftigen.<sup>70</sup>

<sup>67</sup> KEIMEL 1980, S. 8.

<sup>68</sup> MARSCHIK 2002, S. 22.

<sup>69</sup> MARSCHIK 2002, S. 22. zit. n. BEHRINGER, Wolfgang, Constance OTT-KOPTSCHALJSKI, *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Frankfurt am Main 1991, S. 301.

<sup>70</sup> KEIMEL 1980, S. 8.

Wertvoll für ihre Arbeit in der Luftfahrt waren außerdem ihre gelernten Berufe und privaten Interessen, die ein kreatives Gespür voraussetzten, da Étienne Montgolfier ausgebildeter Architekt war, während sein Bruder großen Gefallen an der Kunst fand.<sup>71</sup> Die beiden entdeckten im Jahr 1782 ebenfalls das Phänomen der leichteren, warmen Luft, die im Vergleich zur kalten Luft aufsteigt und entschlossen sich einen eigenen Entwurf eines mit Heißluft angetriebenen Ballons zu entwickeln. Durch ihre Arbeit in der Papierindustrie bestanden die Luftfahrzeuge der Brüder selbstverständlich auch aus Papier und trugen fortan den Namen „Montgolfière“. Für den Erstflug des Ballons (Abb. 72) luden sogar König Ludwig XVI. und seine Gattin Marie Antoinette auf ihr Anwesen in Versailles, am Rande von Paris, ein. Bereits am 19. September 1783 ereignete sich das Spektakel, wobei sich unter der Besatzung lediglich eine Ente, ein Hausschaf und ein Huhn befanden, die allesamt unversehrt wieder den Erdboden berührten. Nachdem der Tierversuch erfolgreich vonstattenging, rückte bereits am 21. November 1783 der Erstflug mit menschlicher Besatzung nach.<sup>72</sup>

Zeitgleich mit den Gebrüdern Montgolfier entwickelte noch jemand in Paris Entwürfe für eine Ballonfahrt, jedoch mit der Absicht Wasserstoffgas für den Auftrieb zu nutzen. Dabei handelte es sich um den Professor Jacques Alexandre César Charles, dem es bereits am 27. August 1783 gelang mit seinem 620 m<sup>3</sup> großen Ballon eine souveräne Erstfahrt durchzuführen.<sup>73</sup> Der Flug startete in den Gärten der Tuileries in Paris und wurde von über 300.000 begeisterten Beobachtern vor Ort mitverfolgt.<sup>74</sup> Von diesem Tag an nannte man die Luftfahrzeuge des Professors „Charlières“ (Abb. 73).<sup>75</sup>

Schon bald verbreitete sich die Ballonfahrt europaweit durch die Begeisterung des gesamten Volkes, in erster Linie jedoch durch Interesse in Kreisen des Adels. So nahm der Fortschritt in der Luftfahrt seinen Lauf, als stets weitere Länder herausragende Forscher und Persönlichkeiten auf diesem Gebiet hervorbrachten.<sup>76</sup> Die Ballonflüge avancierten schon bald zur gängigen

<sup>71</sup> MARSCHIK 2002, S. 23. zit. n. BRAUNBURG, Rudolf, *Leichter als Luft. Aus der Geschichte der Ballonluftfahrt*, Hamburg 1963, S. 41-42.

<sup>72</sup> KEIMEL 1980, S. 8.

<sup>73</sup> Ebd., S. 8.

<sup>74</sup> MARSCHIK 2002, S. 24.

<sup>75</sup> KEIMEL 1980, S. 8.

<sup>76</sup> MARSCHIK 2002, S. 26. zit. n. LENOTTI 1991, S. 6.

Unterhaltung verschiedenster Königshäuser, wie beispielsweise in London, Rom, Berlin oder Barcelona, bis die Entwicklung des Fliegens schließlich auch in Österreich ihren Anfang fand.<sup>77</sup>

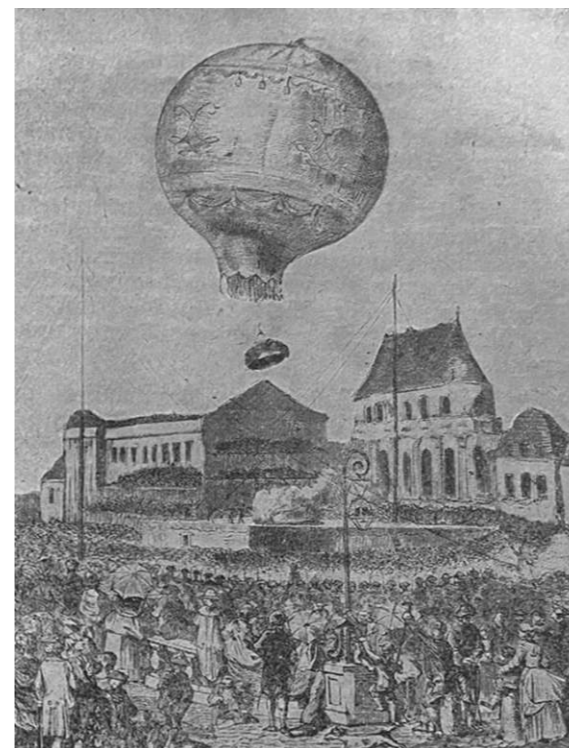


Abb. 72 Erstflug des Ballontyps „Montgolfière“

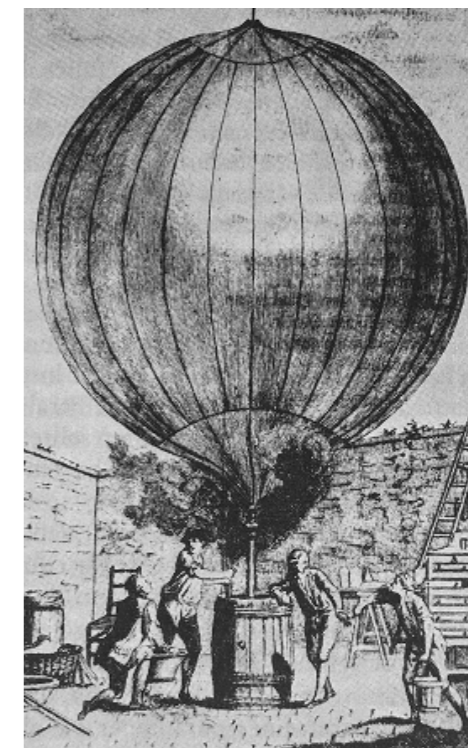


Abb. 73 Ballon des Bautyps „Charlière“

<sup>77</sup> MARSCHIK 2002 S. 26-27. zit. n. BEHRINGER, OTT-KOPTSCHALJSKI 1991, S. 331-332.



### 3.3. DIE LUFTFAHRT IN ÖSTERREICH

Im Hinblick auf die Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt durfte man Österreich nicht hinter Frankreich und andere damalige Imperien reihen, auch wenn es auf den ersten Blick den Anschein haben mag, als hätten diese Länder den Weg zum Fliegen als Pioniere zuerst beschritten. Selbstverständlich gelangten bereits Nachrichten über die Ballonfahrten der Franzosen, wie etwa der geplante Aufstieg eines Montgolfiere-Ballons, nach Österreich, worüber in den Wiener Tageszeitungen gespannt berichtet wurde.<sup>78</sup>

Tatsächlich jedoch kam es annähernd zeitgleich mit dem erstmals bemannten Ballonaufstieg der Montgolfier-Brüder in Frankreich am 21. November 1783 auch in Österreich bereits zu namhaften Entwicklungen, die große Fortschritte nach sich zogen und womit der Beginn der österreichischen Luftfahrtgeschichte zeitgleich mit der weltweiten Entwicklung des Ballonfahrens einzuordnen ist.<sup>79</sup> Bereits am 31. Dezember 1782 berichtete der österreichische Naturwissenschaftler Alois von Widmanstätten von einem mit brennbarer Luft gefüllten Ballon, der etwa 30 Zentimeter an Größe im Durchmesser aufwies und der bis zu seinem langsamen Sinkflug knapp neun Stunden an der Zimmerdecke verweilte.<sup>80</sup> Daraufhin experimentierte Widmanstätten 1783 zunächst mit Heißluftballonen im Innenraum, bis er seine Vorgänge 1784 schließlich auch in den Außenraum verlegte.<sup>81</sup> In diesem Jahr gelang es dem Wissenschaftler am 17. Jänner auf der Wieden in Wien einen, im Vergleich zu seinen Vorgängermodellen, verstärkten Papierballon, der einen Durchmesser von etwa zwei Metern aufwies, vor einer Menge von Zuschauern auf eine Höhe von knapp 475 Metern aufsteigen zu lassen.<sup>82</sup>

Noch im selben Jahr erfolgte die erste bemannte Fahrt mit einem Heißluftballon in Österreich, die am 6. Juli ebenfalls in Wien vonstattenging. Der sogenannte „Lustfeuerwerker“ Johann Georg Stuver ermöglichte mit einer hölzernen Gondel, die an einem 4.000 m<sup>3</sup> großen Ballon befestigt war, einen erstmaligen Aufstieg von Personen, weshalb das Jahr 1784 als eigentliches

<sup>78</sup> ZAHLHEIM, Karl von, JOSEF, Politzer, *Das Wienerblättchen*, Ausgabe 30.09.1783, Wien, S. 26-27.

<sup>79</sup> KEIMEL 1980, S. 7.

<sup>80</sup> GUGITZ, Gustav, *Denkwürdigkeiten aus Altösterreich*, in: *Neue Freie Presse*, Nr.18.560, Ausgabe 23.04.1916, Wien, S. 44-45.

<sup>81</sup> LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich*, Wien 1982, S. 9.

<sup>82</sup> GABRIEL, Erich, *Fliegen 90/71. Militärluftfahrt und Luftabwehr in Österreich von 1890 bis 1971*, Katalog Teil 1, Wien 1971, S. 21.

Geburtsjahr der österreichischen Luftfahrt bezeichnet werden kann. Seine Auffahrten in die Lüfte veranstaltete Stuver auf der Feuerwerks- wiese im Prater und sorgte bei regem Treiben der zahlreichen Besucher für ein wahrliches Spektakel durch seine gekonnte Kunst der Darbietungen auf dem Rummelplatz (Abb. 74).<sup>83</sup>

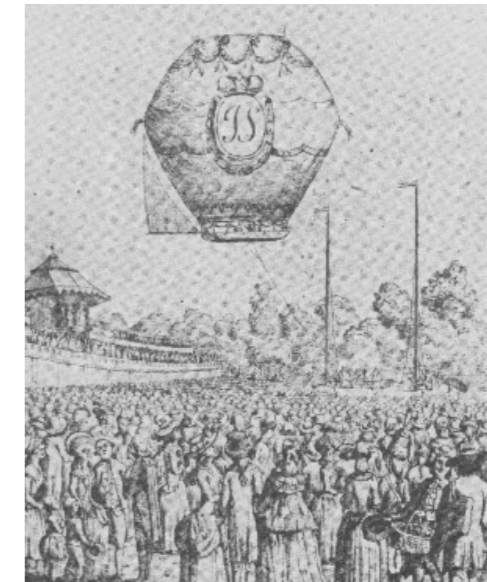


Abb. 74 Aufstieg von Stuver im Prater

Mit dem Jahr 1785 flachte die positive Resonanz rund um die Ballonfahrt aufgrund ausbleibender Fortschritte und neuer Erfindungen zusehends ab.<sup>84</sup> Ein letztes Aufkeimen der Begeisterung für die Luftfahrt erlebte man in Österreich vor der Jahrhundertwende durch den ehemals weltweit bekannten, französischen Berufsluftschiffer Francois Jean Pierre Blanchard, der im November 1790 für einen neunmonatigen Aufenthalt nach Wien kam. Da der Franzose durch die erstmals geglückte Überquerung des Ärmelkanals am 7. Jänner 1785 zum bedeutendsten Ballonfahrer seiner Zeit avancierte, galten sein Besuch und seine Ballonfahrten in Wien als großes Spektakel (Abb. 75).<sup>85</sup>

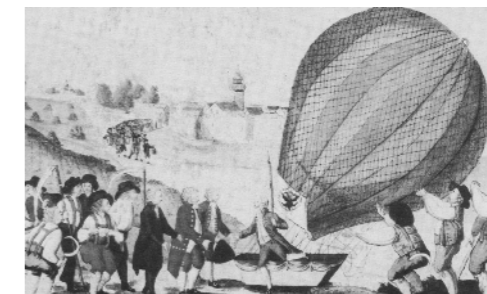


Abb. 75 Aufstieg von Blanchard in Wien

Die darauffolgende Zeit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war durch einen deutlichen Rückgang der Ballonfahrten und durch eine Vielzahl an Modellen und Experimenten für muskelbetriebene Luftfahrzeuge gekennzeichnet, die sich in erster Linie wieder mit dem Prinzip „schwerer als Luft“ auseinandersetzten.<sup>86</sup>

Rückgang der Ballonfahrten und Experimenten für muskelbetriebene Luftfahrzeuge gekennzeichnet, die sich in erster Linie wieder mit dem Prinzip

<sup>83</sup> LENOTTI 1982, S. 9.

<sup>84</sup> MARSCHIK 2002, S. 29. zit. n. LENOTTI 1991 S. 12.

<sup>85</sup> GABRIEL 1971, S. 22.

<sup>86</sup> MARSCHIK 2002, S. 35. zit. n. BEHRINGER, OTT-KOPTSCHALIJSKI S. 380.

So entwickelte beispielsweise, der aus der Schweiz stammende Erfinder Jakob Degen, der 1766 nach Wien kam, einen sogenannten „Schlagflügelapparat“ (Abb. 76), welcher als Kombination eines Ballons und einer Flugmaschine betrachtet werden konnte. 1807 errichtet, fand der Erstflug auf der Praterwiese schließlich am 13. November 1808 vor Publikum statt, wobei der Erfinder mit seinem Fluggerät eine Höhe von knapp 200 Metern erreichte. In den darauffolgenden Jahren feilte Degen weiter an seiner Erfindung ohne regelrechten Erfolg oder Fortschritt zu erzielen und begab sich schließlich nach Paris, der damaligen Hauptstadt der Luftfahrt.<sup>87</sup>

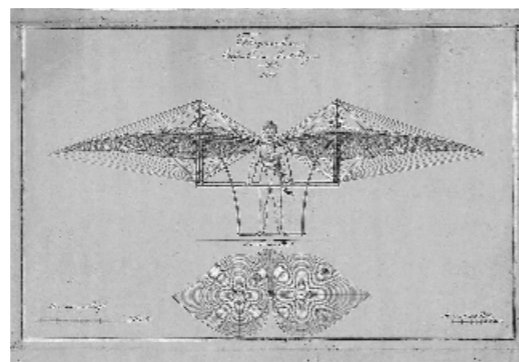


Abb. 76 Degen's Schlagflügelapparat

Bis um 1850 stagnierten die Zahlen in der Luftfahrt in Österreich weiterhin. Ballonfahrten wurden immer seltener und auch die Besuche bekannter Luftschiffer in der Monarchie gingen nach und nach zurück.<sup>88</sup> Die Beweggründe für das zur Jahrhundertmitte neuerlich aufblühende Interesse am Menschenflug waren vor allen Dingen in einem Gefühl nationaler Verbundenheit, welches auf die überschaubare Anzahl an heimischen Luftschiffexperten zurückzuführen war<sup>89</sup>, jedoch auch in der steigenden Nutzung für kriegerische Handlungen zu finden. So nutzt man etwa während der Belagerung Venedigs unter Feldmarschall Radetzky im Jahr 1849 Montgolfiere-Ballone, die den Angriff aus der Luft unterstützen und vereinfachen sollten (Abb. 77). Insgesamt drei Mal kam es während der Angriffswelle im Juli besagten Jahres zu einem bewaffneten Einsatz mit den Flugkörpern über der Wasserstadt. Da das Vordringen der österreichisch-ungarischen Besatzung für einen direkten Angriff auf die Stadt nicht ausreichte, nutzte man die Ballone, um Bomben über dem Zentrum abzuwerfen und in weiterer Folge mittels Fernzündung die Detonationen auszulösen. Zwar waren diese Vorgänge aufgrund windtechnischer Probleme sowie durch zahlreiche Fehltreffer, die die eigenen Truppen

<sup>87</sup> GABRIEL 1971, S. 30-31.

<sup>88</sup> MARSCHIK 2002, S. 35. zit. n. LENOTTI 1982, S. 12-13. und LENOTTI 1991 S. 12-13.

<sup>89</sup> MARSCHIK 2002, S. 36. zit. n. KEIMEL 1980, S.13.

verwundeten, eher erfolglos, dennoch kamen in den folgenden Jahrzehnten auf der ganzen Welt häufig Ballone bei Gefechten und Angriffen zum Einsatz.<sup>90</sup>

Um auf die weitere Entwicklung der Luftfahrt in der damaligen Monarchie Österreich-Ungarns einzugehen, gilt es einige herausragende Persönlichkeiten zu nennen, die sich ungefähr zeitgleich auf jeweils unterschiedliche Weise mit der Thematik der Luftfahrt beschäftigten. Diese damaligen Wissenschaftler und namhaften Persönlichkeiten der Flugindustrie beschäftigten sich bereits lange vor den Erstflügen bekannter Luftfahrtpioniere, wie etwa dem der amerikanischen Gebrüder Wright im Jahr 1903 oder der erstmaligen Überquerung des Ärmelkanals des Franzosen Louis Blériot mithilfe einer Flugmaschine am 25. Juli 1909, mit der Forschung in der Aviatik und leisteten einiges an Vorarbeit für spätere, erfolgreiche Konstruktionen.<sup>91</sup>

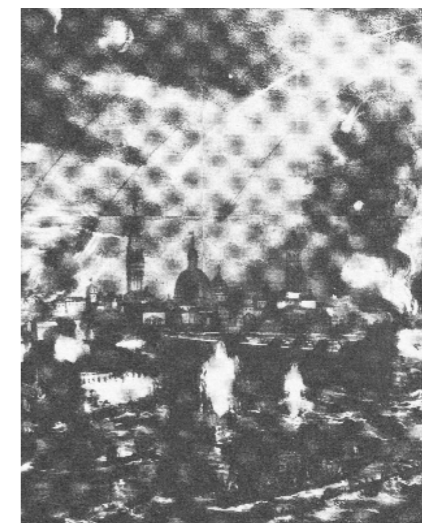


Abb. 77 Luftangriff auf Venedig 1849

<sup>90</sup> MARSCHIK 2002, S. 36. zit. n. BRAUNBURG S. 110.

<sup>91</sup> GABRIEL 1971, S. 21-24, 45.



### 3.3.1. VIKTOR SILBERER

Ein bedeutsamer Pionier für die österreichische Luftfahrt war der dazumal sehr bekannte und gebürtige Wiener „All-round-Sportsmann“, Politiker und Schriftsteller Viktor Silberer (Abb. 78).<sup>92</sup> Bereits im Alter von sieben Jahren begeisterten ihn die Ballonfahrten des französischen Aeronautikers Eugène Godard, der 1853 mit mehreren Auffahrten durch Österreich und unter anderem auch Wien reiste.<sup>93</sup> 1882 erwarb der in vielen Bereichen erfolgreiche Journalist seinen ersten eigenen Ballon aus Paris, dem er den Namen „Vindobona“ verlieh. Nur wenige Tage nach der Ankunft begann Silberer mit seinen Auffahrten und absolvierte in den folgenden Jahren nicht weniger als 187 Fahrten mit seinem Ballon. Ein dauerhafter Startplatz im Prater mit eigens errichteter Ballonhalle, Gerätehütte und einer Gasleitung galt als sein persönlicher „Lufthafen“ (Abb. 79).<sup>94</sup>



Abb. 78 Porträt Viktor Silberer

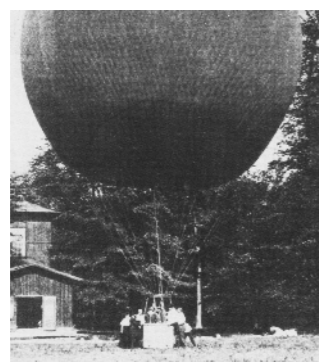


Abb. 79 Startplatz im Prater

Ein rückblickend bedeutsamer Aufstieg des Ballonfahrers trug sich am 5. Juni 1890 zu, als er von der Praterwiese aus gleich mehrere Orte überflog, die später an großer Bedeutung für die Aviatik gewinnen sollten. Dies geschah damals völlig unbewusst und ohne jegliche Planung, da aufgrund eines plötzlichen Weterumschwungs rapide gehandelt werden musste. So passierte der Ballon sowohl das Flugfeld in Aspern, den Ort des heutigen Flughafens Wien-Schwechat und schlussendlich das Gebiet der damals noch nicht existenten Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend.<sup>95</sup>

<sup>92</sup> MARSCHIK 2002, S. 40-41. zit. n. KRETSCHMER, Helmut, *Aus der Geschichte des Flugwesens in Wien. Kleinausstellung des Wiener Stadt- und Landesarchivs*, Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 1, Wien 1991, S. 6.

<sup>93</sup> KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912*, Fischamend 2019, S. 216.

<sup>94</sup> LENOTTI 1982, S. 15.

<sup>95</sup> STER 2017, S. 31-34.

Prägend für die Geschichte der Luftfahrt war Silberer jedoch vor allen Dingen aufgrund seines frühen Verständnisses, den Ballon nicht nur als Attraktion, sondern ebenso für Forschungszwecke und in der österreichisch-ungarischen Armee zu nutzen, was sich zudem als wichtiger Meilenstein für die spätere Entwicklung der Militäraeronautischen Anstalten in Österreich erwies.<sup>96</sup> So begleiteten den Ballonfahrer in den darauffolgenden Jahren oftmals bedeutende Persönlichkeiten der Forschung<sup>97</sup>, wodurch das Fluggerät schon bald als Hilfsmittel bei meteorologischen oder physikalischen Messungen und Studien zum Einsatz kam.<sup>98</sup> Auch auf dem Gebiet der Ballonfotografie waren Silberers Taten wegweisend, da er im Jahr 1885 die erste Ablichtung einer Vogelperspektive in ganz Österreich erzielte. Es handelte sich um ein Abbild der Reichsbrücke, die noch heute über die Donau und die Donauinsel führt (Abb. 80). Zwischenzeitlich war es den Luftschiffoffizieren sogar verbindlich vorgeschrieben, bei jeder Freifahrt eine gewisse Menge von Fotos zu machen, um die Sammlung an Eindrücken der Städte und des Landes aus der Luft schnellstmöglich zu erweitern und festzuhalten.<sup>99</sup>

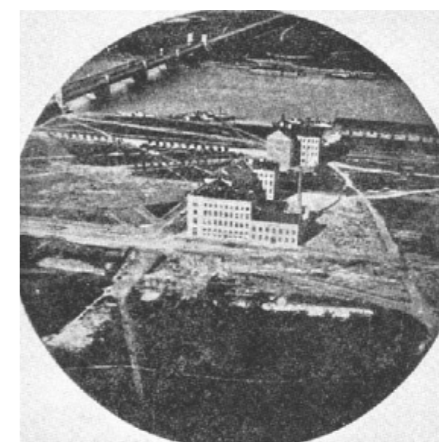


Abb. 80 Erste Ballonfotografie

Wesentlich für die Einbindung der Luftfahrt in die damalige Armee war schlussendlich das Jahr 1888, als Silberer zum Regierungsjubiläum von Kaiser Franz Joseph eine sehr anschauliche und üppig bestückte Ausstellung rundum das Thema der Luftschiffahrt in Wien veranstaltete. Vertreter des Heeres, Berichterstatter und qualifizierte Fachleute aus aller Welt kamen in die Hauptstadt, um die rund 300 imposanten Ausstellungsstücke der Luftfahrttechnik zu begutachten. Dies führte bald darauf zur Beauftragung Silberers zur Planung eines Militäraeronautischen Kurses, welcher erstmals 1890 abgehalten wurde und den Auszubildenden grundlegendes Wissen und Techniken der Ballonfahrt vermitteln sollte.<sup>100</sup> Dieses Studium brachte

<sup>96</sup> GABRIEL 1971, S. 37-38.

<sup>97</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 219.

<sup>98</sup> GABRIEL 1971, S. 37.

<sup>99</sup> HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911, S. 398-399.

<sup>100</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 220.

viele herausragende Aeronautiker hervor, wie etwa den Hauptmann Franz Hinterstoisser, der später zwischenzeitlich als Kommandant der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend tätig war.<sup>101</sup> Gemeinsam gründeten Silberer und Hinterstoisser schließlich im Jahr 1901 den Österreichischen Aero-Club, wo ebenfalls die Kunst des Ballonfahrens gelehrt wurde und der Luftfahrtpionier selbst über zehn Jahre hinweg als Präsident fungierte.<sup>102</sup>

<sup>101</sup> Ebd., S. 25-27.

<sup>102</sup> Ebd., S. 221-222.

### 3.3.2. WILHELM KREß

Ein weiterer nennenswerter Wegbereiter der Aviatik in Österreich war der Konstrukteur Wilhelm Kreß (Abb. 81), der sich anders als Viktor Silberer eingehend mit der Flugproblematik nach dem allgegenwärtigen Prinzip „schwerer als Luft“ beschäftigte.<sup>103</sup> Bereits einige Jahrzehnte vor der Jahrhundertwende war Kreß der Überzeugung, dass schon bald das motorbetriebene Flugwesen dem Ballonfahren weit überlegen sein wird.<sup>104</sup> Von großer Bedeutung ist seine Fertigung einer erstmals freifliegenden „Flugmaschine“ (Abb. 82) im Jahr 1877, ein Gebilde nach dem Grundsatz „schwerer als Luft“, bestehend aus einem gespaltenen Bambusrohr und einem Segeltuch, welches durch einen Gummimotor angetrieben wurde.<sup>105</sup> Durch diesen geglückten Flugversuch war der Entwickler, im Gegensatz zum Großteil der damaligen Wissenschaftler, bereits zu dieser Zeit fest davon überzeugt, dass ein motorisch betriebener Flug für den Menschen umsetzbar wäre, sofern man hierfür vergleichsweise leichtere Motoren entwickeln könnte.<sup>106</sup>

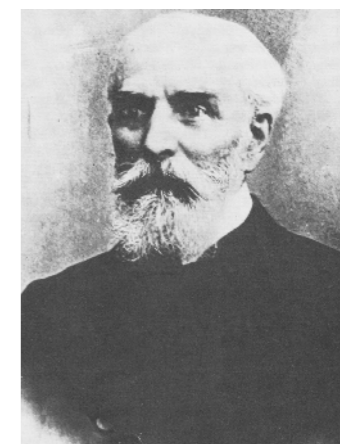


Abb. 81 Porträt Wilhelm Kreß

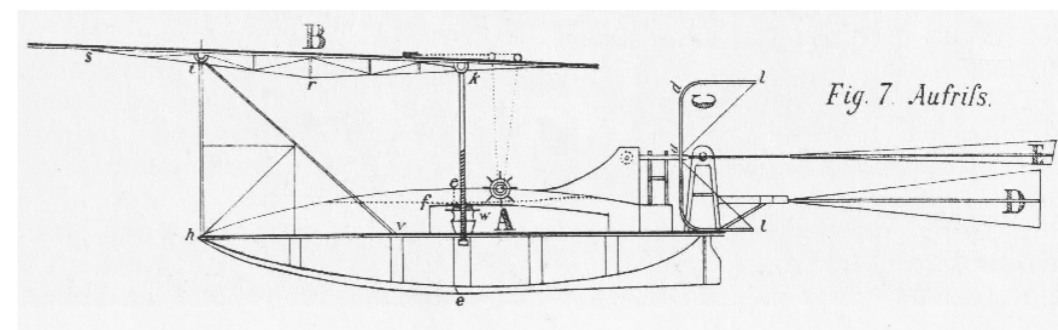


Abb. 82 Kreß' erste freifliegende Flugmaschine

<sup>103</sup> KEIMEL 1980, S. 7.

<sup>104</sup> GABRIEL 1971, S. 24.

<sup>105</sup> Ebd., S. 34.

<sup>106</sup> Ebd., S. 35.



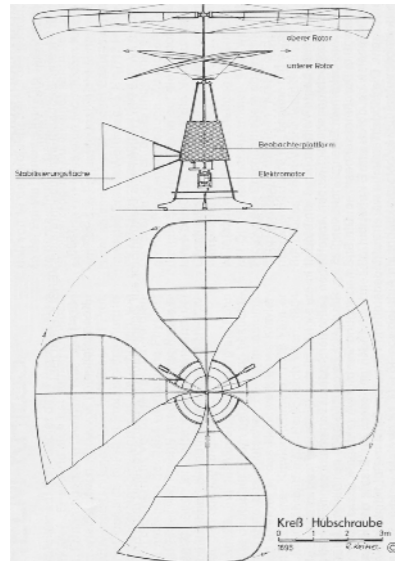


Abb. 83 Kress' „Captif-Schraube“

Weitere seiner Erfindungen und Forschungserzeugnisse waren das Modell seiner „Captif-Schraube“ (Abb. 83), welches einem Fessel-Hubschrauber ähnelte und durch einen Elektromotor betrieben wurde, oder sein berühmter, motorisierter „Drachenflieger“, der nach der Jahrhundertwende viel Aufsehen erregte. Leider blieben seine Flugversuche bei Tullnerbach, womöglich aufgrund eines nach wie vor zu schweren und schwachen Motors, erfolglos.

Trotz herausragender Ideen und Entwicklungen fehlten in der Monarchie zur damaligen Zeit oftmals die notwendigen finanziellen und technischen Mittel, um Forschungen wie diese zu einer erfolgreich funktionierenden Erfindung zu geleiten.<sup>107</sup> So blickte er auch dem Erstflug von Blériot über den Ärmelkanal 1909 eher gedemütigt entgegen, da die erste Flugmaschine nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ seiner Meinung nach schon vor einigen Jahren in Österreich hätte entwickelt werden können.<sup>108</sup> Nichtsdestotrotz trug Wilhelm Kress durch eine Vielzahl an Vorträgen sowie durch seine bahnbrechenden Studien und Forschungen dazu bei, den Wunsch des Fliegens in der Bevölkerung der österreichisch-ungarischen Monarchie fest zu verankern und sie dieser Sehnsucht wieder einen Schritt näher zu bringen.<sup>109</sup>

<sup>107</sup> LENOTTI 1982, S. 20-21.

<sup>108</sup> MARSCHIK 2002, S. 58. zit.n. HAVELKA, Hans, *Die Simmeringer Heide – erster Wiener Flugplatz. Vom Weideland zum Industrie- und Wohngebiet*, Wien 1969, S. 14.

<sup>109</sup> GABRIEL 1971, S. 34.

### 3.3.3. DAVID SCHWARZ

In Bezug auf den Bau von Luftschiffen zu Zeiten der damaligen k.u.k. Monarchie gilt es den wohlhabenden Holzhändler David Schwarz (Abb. 84) zu erwähnen. Nach jahrelanger Begeisterung für die Luftfahrtgeschichte, entschied sich Schwarz, die dazumal vorhandene Fachliteratur sowie das Zeichnen auf technischer Basis zu studieren, um seinen Traum eines eigenen Luftschiffbaus verwirklichen zu können.<sup>110</sup>



Abb. 84 Porträt David Schwarz

Um 1910 unterschied man zwischen drei herkömmlichen und gängigen Varianten, die für die Errichtung der mächtigen Luftfahrtgeräte in Frage kamen. Es handelte sich entweder um „unstarre“, „halbstarre“ oder „starre“ Lenkballons, die sich in ihrer Konstruktion unterschieden, wobei Letztere auch unter der Bezeichnung „Zeppeline“ bekannt waren. Weiters wurden „unstarre“ Objekte auch als „Parseval“ bezeichnet, während „halbstarre“ Lenkballone auch mithilfe des Terminus „Lebaudy“ kategorisiert wurden.<sup>111</sup>

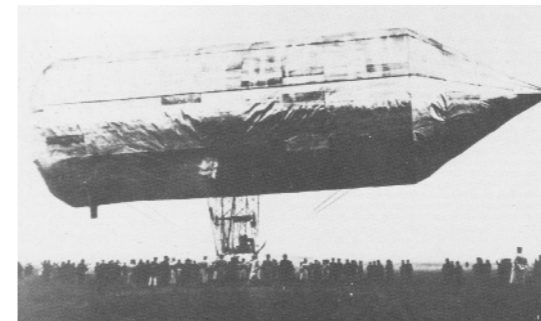


Abb. 85 Schwarz' „starres“ Ganzmetallluftschiff

David Schwarz jedoch entwickelte im Jahr 1892 einen Entwurf für das allererste „starre“ Luftschiff (Abb. 85), welches in den darauffolgenden Jahrzehnten für die späteren Konstrukteure noch von großem Nutzen war.<sup>112</sup> Erstmals angefertigt wurde sein Luftschiff in Russland, da die österreichisch-ungarische Heeresverwaltung ihm 1890 jegliche finanzielle Unterstützung verwehrte und das Militär die damaligen technischen Innovationen noch kritisch beäugte.<sup>113</sup>

<sup>110</sup> Ebd., S. 41.

<sup>111</sup> TANUS 1911, S. 17.

<sup>112</sup> GABRIEL 1971, S. 24.

<sup>113</sup> STER, RINGL 2017, S. 89-90.

Dieser Entwurf eines Flugkörpers (Abb. 86) mit einem Füllvolumen von 3.700 m<sup>3</sup>, das von einer starren Gitterträgerkonstruktion aus Aluminium umhüllt wurde, war von großer Bedeutung für nachfolgende Entwicklungen.<sup>114</sup> Schwarz selbst starb unglücklicherweise in der Nacht vom 13. Jänner

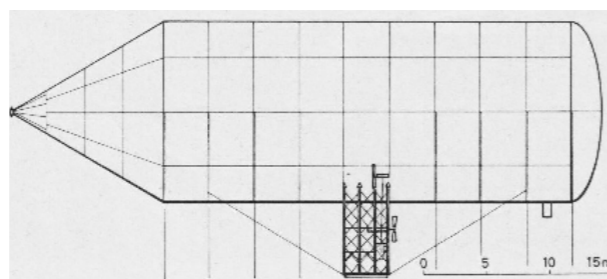


Abb. 86 Skizze des „starrten“ Ganzmetallluftschiffs

1897, da ihn die Nachricht über die bevorstehende Erstfahrt seiner Konstruktion des weltweit ersten Ganzmetall-Luftschiffs so sehr schockierte, sodass der damals erst 46-jährige Entwickler einen tödlichen Schlaganfall erlitt.<sup>115</sup> Erwähnenswert ist diesbezüglich noch der nachfolgende Patentkauf der Entwürfe von Schwarz durch den deutschen Entwickler Ferdinand Graf von Zeppelin<sup>116</sup>, der unter anderem durch seinen heldenhaften Patrouillenritt während des Deutsch-Französischen Kriegs 1870-1871 in weiten Kreisen an Bekanntheit erlangte.<sup>117</sup> Er arbeitete bereits zeitgleich an einem Entwurf für ein starres Luftschiff und erhielt dafür schon im Jahr 1895 das erste Patent.<sup>118</sup> So avancierte Graf von Zeppelin schließlich zu einem Begründer der „starrten“ Luftschiffkonstruktion, wobei er nachträglich viele wertvolle Ideen und Ansätze, auch den Luftschiffpatenten von David Schwarz entnehmen konnte.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> GABRIEL 1971, S. 40-41.

<sup>115</sup> KEIMEL 1980, S. 45.

<sup>116</sup> Ebd., S. 45.

<sup>117</sup> HILDEBRANDT 1911, S. 164.

<sup>118</sup> KEIMEL 1980, S. 45.

<sup>119</sup> GABRIEL 1971, S. 24.

### 3.3.4. VON EXPERIMENTEN HIN ZUR K.U.K. LUFTFAHRTINDUSTRIE

Während die Jahre vergingen, häuften sich die Flugversuche, die experimentellen Eigenkonstruktionen verschiedenster Luftfahrtmaschinen und die Anzahl der Pioniere und Aviatiker, die sich intensiv und eingehend mit der Flugproblematik auseinandersetzten. Die erste Konstruktion eines Lenkballons, der in Wien zu bestaunen war, entstammte einer Familie von Zirkus-Artisten, der bekannten Familie Renner.<sup>120</sup> Eigenhändig errichteten



Abb. 87 „Estaric I“ Prall-Luftschiff

die Brüder Anatol und Alexander Renner ihr Prall-Luftschiff mit dem Namen „Estaric I“ (Abb. 87) in Graz und besuchten, nach dem Erstflug am 26. September 1909, mit ihrer Konstruktion ab dem 16. Oktober 1909 und zur Begeisterung des Kaisers Franz Joseph auch die Residenzstadt Wien. Der technische Standard dieses unstarren Objekts ließ zum damaligen Zeitpunkt jedoch noch zu wünschen übrig und wurde auch lediglich zum Zwecke der Schauvorführungen und zur Unterhaltung des umfangreichen Publikums genutzt.<sup>121</sup>

Für den späteren Werdegang der Luftfahrtindustrie in Österreich sehr prägend, war zudem der Wiener Flugzeugkonstrukteur Igo Etrich.<sup>122</sup> Etrich und sein Vater Ignaz, befassten sich wie unzählige andere Entwickler dieser Zeit mit dem Flugverhalten diverser Tierarten und bestaunten, ebenso wie viele andere Besucher, die Gleitflüge Otto Lilienthals, einem weiteren bedeutsamen Pionier der Aviatik<sup>123</sup>, auf seinem „Fliegeberg“ in Lichterfelde (Abb. 88-90) während der letzten Jahre des 19. Jahrhunderts.<sup>124</sup> Schon frühzeitig erkannte man das Potenzial des Gleitflugs als Wegbereiter für den späteren dynamischen und motorisch betriebenen Menschenflug, ohne den die enorme Entwicklung der Aeroplane niemals möglich gewesen wäre.<sup>125</sup> So geschah es, dass das Interesse an den Vorführungen Lilienthals noch mehr anstieg, als er ab 1894 auch motorisierte Doppeldecker und Schlagflügelapparate in das Repertoire seiner Expe-

<sup>120</sup> MANNSBARTH 1931, S. 51-52.

<sup>121</sup> KEIMEL 1980, S. 45-46.

<sup>122</sup> MARSCHIK 2002, S. 47. zit. n. BEHRINGER, OTT-KOPTSCHALIJSKI 1991, S. 389.

<sup>123</sup> LENOTTI 1982, S. 21.

<sup>124</sup> HILDEBRANDT 1911, S. 224.

<sup>125</sup> TANUS 1911, S. 20.





Abb. 88 Lilienthals' „Fliegeberg“

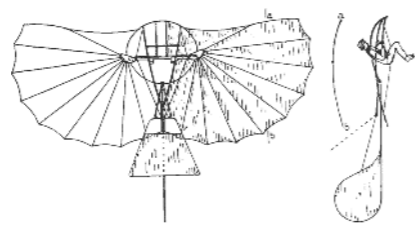


Abb. 89 Entwurf Gleitflieger

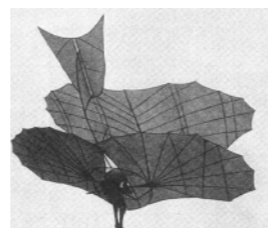


Abb. 90 Gleitflieger

perimente aufnahm. Trotz seines tödlichen Unglücks im August 1896 erwies sich Otto Lilienthal somit als ebenfalls bedeutsamer Pionier der österreichischen Luftfahrt.<sup>126</sup> 1898 entschloss sich die Familie Etrich für den Kauf je eines Eindeckers und Flügelapparats aus dem Nachlass Lilienthals', beschäftigte sich umfassend mit der dazumal vorhandenen Flugliteratur und kontaktierte schließlich den Flugpionier Wilhelm Kreß. Dieser vermittelte ihnen den Gehilfen Franz Wels, der schließlich am 6. Oktober 1906 als Pilot den ersten Gleitflug in Österreich (Abb. 91) steuerte und eine Strecke von insgesamt 250 Metern mit einer Maximalhöhe von 20 Metern zurücklegte.<sup>127</sup> Schon bald entwickelte Etrich weitere Modelle wie den „Praterspatz“ (Abb. 92), mit dem er 1909 mehrere Flüge von bis zu 100 Metern Entfernung absolvierte. Schlussendlich kamen mit dem Jahr 1910 auch die ersten Konstruktionen der offiziellen „Etrich-Taube“ (Abb. 93-94) hinzu, die die spätere Flugzeugindustrie und insbesondere auch die Militäer- aeronautische Anlage in Fischamend umfassend beeinflussten.<sup>128</sup> Jahrzehntlang repräsentierte das Modell der „Taube“, die mit Abstand einfachste und sicherste Flugkonstruktion, die selbst den bekennenden Ballonliebhaber Viktor Silberer begeisterte, der das aviatische Gerät sogar in seiner Sportzeitung erwähnte.<sup>129</sup>

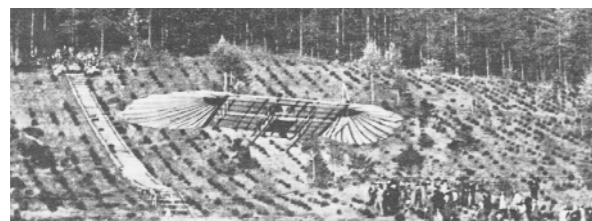


Abb. 91 Erstflug von Wels im Jahr 1906

<sup>126</sup> MARSCHIK 2002, S. 47.

<sup>127</sup> LENOTTI 1982, S. 21.

<sup>128</sup> Ebd., S. 22-24.

<sup>129</sup> MARSCHIK 2002, S. 53. zit. n. LENOTTI 1991, S. 20.

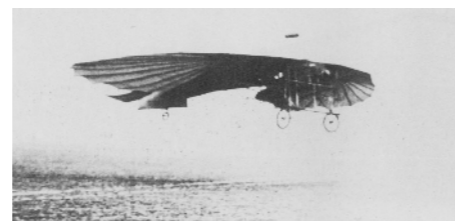


Abb. 92 „Praterspatz“



Abb. 93 „Etrich-Taube“

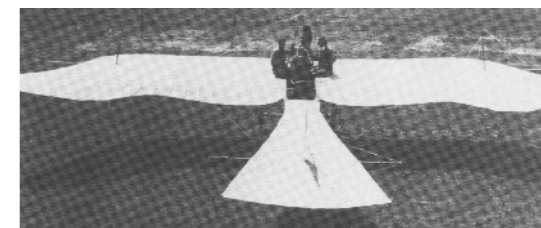


Abb. 94 „Etrich-Taube“

So galt das sogenannte „Neunerjahr“ als Startschuss für den Motorflug in Österreich, zu dessen Zeit auch der französische Aviatiker Louis Blériot erste Vorführungen seiner Flüge über der Simmeringer Heide zum Besten gab, die als erste „richtige“ Motorenflüge in Österreich betitelt wurden (Abb. 95).<sup>130</sup> Die „Neue Freie Presse“ berichtete begeistert von dem Spektakel, welches von hunderttausenden Flugbegeisterten beobachtet wurde<sup>131</sup>:

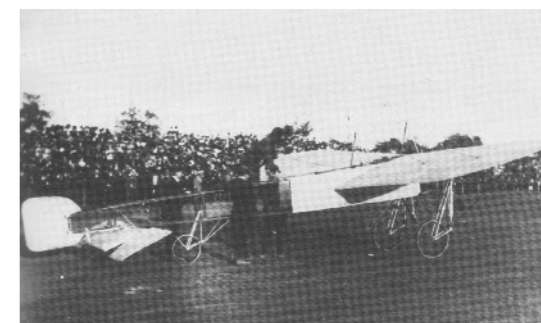


Abb. 95 Motorflug von Blériot in Wien im Jahr 1909

*„Der Mensch fliegt. [...] Auf der Simmeringer Heide ist heute geschehen, was viele Wiener, die zugegen waren, dereinst ihren Kindern und Kindeskindern erzählen werden.“<sup>132</sup>*

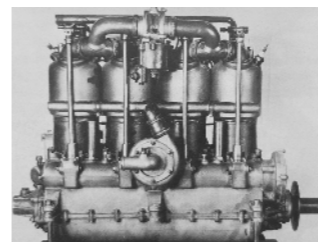


Abb. 96 Daimler-Motor

Als besonders günstig erwies sich während der Produktion der „Tauben“ vor allen Dingen auch die enge Zusammenarbeit mit der Daimler-Motoren AG.<sup>133</sup> Der Konzern brachte im Jahr 1910 den ersten, in Serie produzierten, Flugmotor in ganz Österreich auf den Markt und erwies sich als vielversprechendste Marke, was den Verkauf von Motoren unterschiedlichster Leistungstärke betraf.<sup>134</sup> Die Erzeugnisse der Firma Daimler (Abb. 96)

<sup>130</sup> LENOTTI 1982, S. 22-23.

<sup>131</sup> KOHLER, Karl Felix, Neue Freie Presse, Nr. 16228, Ausgabe 24.10.1909, Wien, S. 1.

<sup>132</sup> Ebd., S. 1.

<sup>133</sup> LENOTTI 1982, S. 24.

<sup>134</sup> KEIMEL 1980, S. 456.

wogen um etwa zwei Drittel weniger als die Produkte anderer Firmen und waren auch in ihrer Leistung den französischen Produkten weit voraus. Generell verließ man sich zur damaligen Zeit in Österreich voll und ganz auf die beiden Konzerne Daimler und Hiero, da sie als einzige Produktionsstätten in Serie Motoren produzierten, die mit Ende des Ersten Weltkriegs bereits eine Leistung von bis zu 400 PS erreichten und somit zu den Spitzenwerten im europäischen Produktionsfeld zählten.<sup>135</sup> Auch die Fertigung von Flugzeugen, durch die im Jahr 1913 gegründete Flugzeugfabrik in Fischamend erfolgte in den meisten Fällen mithilfe von Flugmotoren der Marken Daimler oder Hiero.<sup>136</sup>

Als Sinnbild der damals einsetzenden Luftfahrtindustrie war ebenso die Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co. aus Wien anzusehen. 1909 gegründet, fertigten sie im April 1910 ihr erstes Motorenflugzeug, was den Start der Ära des Flugzeugbaus der Firma Lohner markierte. Daraufhin wurden zahlreiche Flugmaschinen und verschiedenste Typen für das österreichisch-ungarische Heer sowie Modelle von Wasserflugzeugen bis hin zu Flugbooten für die Marine hergestellt.<sup>137</sup> Neben den „Etrich-Tauben“ gelang schließlich nur einem zweiten Fliegermodell die fortlaufende, serielle Produktion: dem sogenannten „Lohner-Pfeilflieger“ (Abb. 97-99). Beide Konstruktionen sowie ihre vielfachen Typen und Abwandlungen wurden der österreichisch-ungarischen Armee als Heeresflugzeuge bereitgestellt, während der Lohner-Konzern im Auftrag unterschiedlicher Besteller unter anderem auch „Etrich-Tauben“ fertigte.<sup>138</sup> So baute man in der Monarchie in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg 1909 bis 1914 bereits etwa 150 Motorflugzeuge in Österreich, während die Anzahl im ungarischen Teil deutlich geringer ausfiel. Mit dem seriellen Bau beschäftigte sich anfangs ausschließlich die Firma Lohner, wobei auch nach Deutschland, Spanien, Italien oder sogar Russland und China exportiert wurde.<sup>139</sup> Ab der Umstrukturierung der Militäraeronautischen Anlage in Fischamend zu einem Flugzeugwerk im Jahr 1913 (siehe Kap. 4.2.1.) war auch dieser Standort unter anderem für die Produktion der „Lohner-Pfeilflieger“ verantwortlich.<sup>140</sup>

<sup>135</sup> KEIMEL, Reinhard, *Luftfahrzeugbau in Österreich. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Oberhaching 2003, S. 13.

<sup>136</sup> KEIMEL 1980, S. 248-250.

<sup>137</sup> KEIMEL 2003, S. 9, 13.

<sup>138</sup> LENOTTI 1982, S. 25.

<sup>139</sup> Ebd., S. 43.

<sup>140</sup> KEIMEL 1980, S. 249.

Auf diese Weise bildete sich im Verlauf der Jahre eine bedeutsame Bandbreite an Industriebetrieben, die die Luftfahrtproduktion der damaligen Monarchie zügig vorantrieben. Weiters gelang es der österreichischen Fliegerflotte in der Anfangsphase des Motorfluges bis Jahresende 1912, gegen die starke Konkurrenz aus dem Ausland dennoch eine beachtliche Zahl von 23 Weltrekorden aufzustellen. Mehr Rekorde erzielte im Vergleich dazu nur Frankreich.<sup>141</sup>

*„Der hohe Stand der heimischen Flugzeugtechnik im Zusammenwirken mit dem hervorragenden Können österreichischer Piloten machten Österreich-Ungarn vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges zu einer führenden fliegerischen Großmacht, wenngleich auch die breite industrielle und finanzielle Basis fehlte.“<sup>142</sup>*

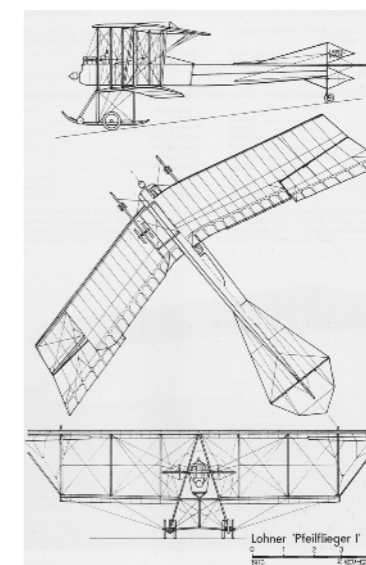


Abb. 97 Entwurf Lohner Pfeilflieger

Ungeachtet dessen gilt es parallel dazu auch noch auf eine anderweitige bedeutsame Entwicklung einzugehen: die Gründung der Militäraeronautischen Anlage in Wien, welche sich zeitlich betrachtet bereits etwas früher ereignete, die Geschichte der österreichischen Luftfahrt jedoch ebenso in großem Maß beeinflusste und unter anderem den Weg zur schlussendlichen Gründung der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend ebnete.

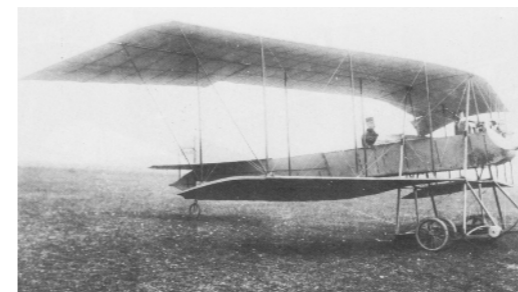


Abb. 98 Lohner Pfeilflieger

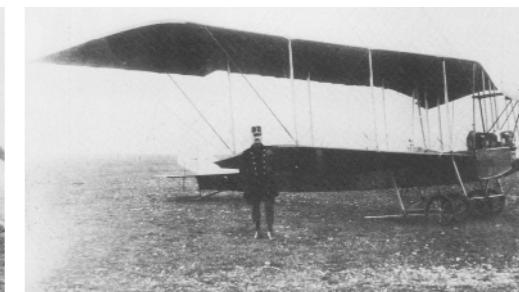


Abb. 99 Lohner Pfeilflieger

<sup>141</sup> GABRIEL 1971, S. 26.

<sup>142</sup> Ebd., S. 26.



### 3.3.5. DIE MILITÄRAERONAUTISCHE ANSTALT IN WIEN

Wie bereits in den Erzählungen über das Werk des Ballonfahrers Viktor Silberer erwähnt, begann dieser in der damaligen Monarchie im Auftrag des Kaisers Franz Joseph ab dem Jahr 1890 mit der Abhaltung eines sogenannten Militäraeronautischen Kurses (Abb. 100), der den Teilnehmern die bis dahin bekannten Künste und Techniken der Aviatik lehren sollte.<sup>143</sup> (siehe Kap. 3.3.1.)

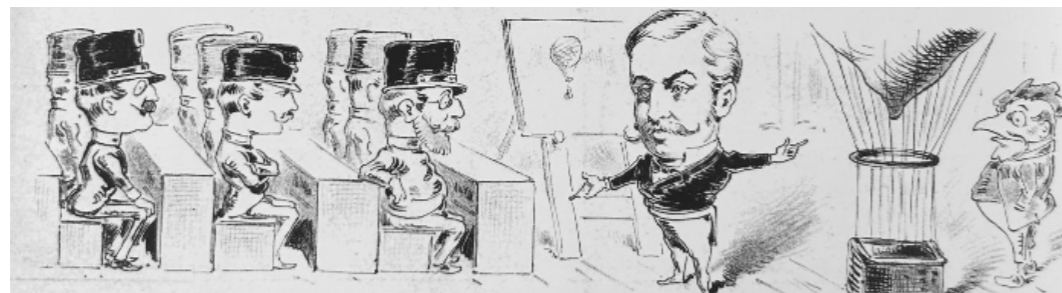


Abb. 100 Illustration des ersten Militäraeronautischen Kurses von Viktor Silberer

Erstmals startete der viermonatige Kurs am 14. April 1890 auf der Feuerwerksweise im Prater, dem damaligen Privatstartplatz Silberers‘ (Abb. 101), der die Teilnehmer, darunter auch Leutnant Franz Hinterstoisser (Abb. 102), mithilfe von zwei Ballonen in den Künsten der Luftfahrttechnik unterrichtete. Nachdem im darauffolgenden Jahr an ebendiesem Ort der zweite Lehrgang folgte, suchte man schließlich im Jahr 1892 nach einem adäquaten Platz zur Abhaltung rein militärischer Kurse der neuen Luftschifferabteilung der Monarchie.<sup>144</sup> Die in den letzten beiden Jahren ausgebildeten Offiziere der Aviatik wurden hierfür nach Wien berufen, um sich an der Entwicklung sowie Errichtung einer eigens geplanten Militäraeronautischen Anstalt zu beteiligen.<sup>145</sup> Auch Hinterstoisser unterstützte die Gründung der Wiener Anlage, war bis 1897 als Lehrkraft tätig und fungierte in weiterer Folge



Abb. 101 Silberers' Startplatz

<sup>143</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 220.

<sup>144</sup> KEIMEL 1980, S. 32.

<sup>145</sup> GABRIEL 1971, S. 87.

auch als ihr leitender Kommandant, sowohl in Wien als auch zu späterer Zeit in der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend.<sup>146</sup> Aufgrund unzureichender Gasleitungen konnte der Kurs nicht länger auf der Praterwiese abgehalten werden<sup>147</sup>, doch auch andere Parameter, wie eine weitläufige, planare Fläche ohne übermäßigen Baumbestand, waren für die Suche der neuen Position der Anlage entscheidend.<sup>148</sup> Mögliche zukünftige Verortungen, wie etwa Grundstücke in Floridsdorf, Korneuburg oder auch die Simmeringer Heide wurden nun analysiert und als unzureichend bewertet.<sup>149</sup> Schließlich entschied man sich für eine rund 5.000 Quadratmeter große Fläche am östlichen Rand des Arsenal-Exerzierplatzes, in unmittelbarer Nähe des damals erst kürzlich aufgelösten St. Marxer Friedhofs (Abb. 103).<sup>150</sup> Hier errichtete man noch im Jahr 1892 eine aus Eisen und Ziegelmauerwerk gefertigte Ballonhalle



Abb. 102 Porträt Franz Hinterstoisser



Abb. 103 Verortung der Militäraeronautischen Anstalt neben dem Wiener Arsenal

<sup>146</sup> SANTIFALLER, Leo et al., *Österreichisches Bibliographisches Lexikon 1815-1950*, Band 2, Graz/Köln 1959, S. 325.

<sup>147</sup> GABRIEL 1971, S. 87.

<sup>148</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 21-22.

<sup>149</sup> Ebd., S. 21-22.

<sup>150</sup> GABRIEL 1971, S. 88.

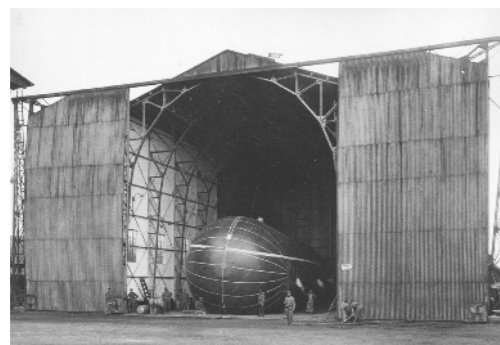


Abb. 104 Ballonhalle des Wiener Arsenal



Abb. 105 Areal des Wiener Arsenal

(Abb. 104)<sup>151</sup>, zwei Materialschuppen, eine Gasfabrik mitsamt Kompressorenanlage zur Erzeugung von Wasserstoff, eine chemische Laboreinrichtung sowie eine sogenannte „photographische Kammer“, allerlei Aufenthaltsräumlichkeiten für sämtliche Mannschaften und ihre Offiziere und einen zusätzlichen Gebäudetrakt, in dem die Kurse abgehalten werden sollten.<sup>152</sup> Ihre Eröffnung feierte die erste Militäraeronautische Anlage Österreichs schließlich am 20. August 1893, als der erste Kurs mit Oberleutnant Franz Hinterstoisser sowie Oberleutnant Josef Trieb als leitende Persönlichkeiten startete.<sup>153</sup>

In den darauffolgenden Jahren tummelten sich eine Vielzahl an Aviatikern, bekannten Persönlichkeiten, sowie Auszubildenden aufgrund der militäraeronautischen Kurse und den stattfindenden militärischen Übungen auf dem Areal des Wiener Arsenal (Abb. 105). Ebenso der Aufstieg des ersten und auch zweiten österreichisch-ungarischen Militärballons trug sich in den Jahren 1893 (Abb. 106) und 1894 auf den Exerzierplätzen der Anlage zu, wodurch der Ort zur Wiege der kaiserlichen und königlichen Militärluftfahrt avancierte.<sup>154</sup> Die wichtigste Aufgabe der Anlage war schon bald die Ausbildung der Ballonabteilungen des Heeres für ihre Einsätze als Beobachter der Festungsartillerie.<sup>155</sup> Des Weiteren stand auch die Idee der Beschaffung und Eingliederung von großformatigen Lenkballonen in die Armee im Raum. Diesbezüglich sorgte jedoch die Finanzierung des Ankaufs, der Herstellung sowie des Betriebs

<sup>151</sup> LATSA, Karl, Prager Abendblatt, Nr. 239, Ausgabe 20.10.1893, Prag, S. 3.

<sup>152</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 250.

<sup>153</sup> GABRIEL 1971, S. 88.

<sup>154</sup> Ebd., S. 89-90.

<sup>155</sup> STER, RINGL 2017, S. 59.

und der Erhaltung dieser mächtigen Flugkörper für ein anfängliches Misstrauen des Heeres.<sup>156</sup> Bedeutsame Persönlichkeiten, wie etwa der Oberstleutnant und damalige Kommandant der Anlage Franz Hinterstoisser, setzten sich jedoch vehement für die Nutzung dieser Flugmaschinen im Heer ein.<sup>157</sup> Als schließlich auch tatkräftige Mitglieder aus den eigenen Reihen des Aero-Clubs, wie der Kommerzialrat Camillo Castiglioni oder der Generaldirektor Alexander Cassinone, die eine führende Position in der Luftfahrtindustrie besaßen, einschlägige und aus finanzieller Hinsicht risikofreie Angebote für die Eingliederung von Luftschiffen in die Armee darboten, wandelte sich allmählich die Haltung der Heeresverwaltung, bis schlussendlich eine endgültige Zusage von Seiten des Reichskriegsministeriums erteilt wurde.<sup>158</sup>

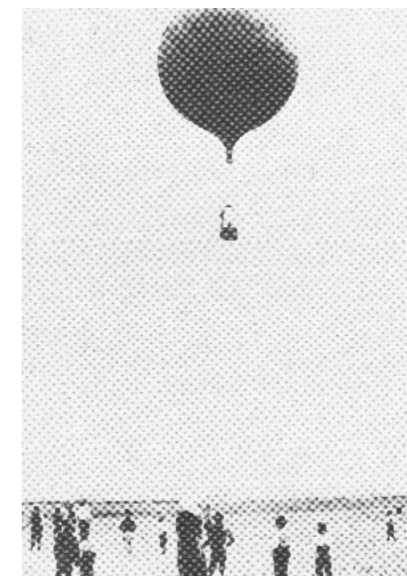


Abb. 106 Aufstieg des ersten Militärballons 1893

Die Nutzung der Lenkballone für das Militär verfolgte nicht die ehemals unterhaltsamen und vergnüglichen Absichten der Luftschifffahrten. Im Zuge der militärischen Verwendung sollten unterschiedliche Konstruktionssysteme, seien es nun starre, halbstarre oder unstarre Objekte, auf ihre Tauglichkeit und Qualität getestet werden, um in weiterer Folge eine ganze Einheit des qualifiziertesten Luftschiffs für das österreichisch-ungarische Militär bereitstellen zu können.<sup>159</sup> Als Kriterien und Qualitätsmerkmale, die vor allen Dingen für die Bewertung eines Kriegslenkballons von größter Wichtigkeit sind, lassen sich die Tragfähigkeit, die Betriebssicherheit, die Eigengeschwindigkeit, die Transportfähigkeit in befüllter Form, die Dauer der Vorbereitung vor einer Fahrt und die Unabhängigkeit von fixierten Einrichtungen nennen.<sup>160</sup>

<sup>156</sup> KEIMEL 1980, S. 50.

<sup>157</sup> SANTIFALLER 1959, S. 325.

<sup>158</sup> MANNSBARTH, Franz, *Lenkballonfahrt in Österreich seit dem Jahr 1909*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 52.

<sup>159</sup> KEIMEL 1980, S. 45-46.

<sup>160</sup> MELICHAR, Adalbert, *Luftfahren unterm Doppeladler. Ballonfahrer, Luftschiffer und Aviatiker. Die k.u.k. Militär-aeronautische Zentralanstalt Fischamend und ihre bewegte Geschichte ab dem Jahre 1909*, Fischamend 2009, S. 57. zit. n. HANSEL, KRENN 1910, S. 50-51.



Schon bald zeichnete sich jedoch im Hinblick auf dieses Vorhaben ein wachsender Platzmangel in der Anlage des Wiener Arsens ab.<sup>161</sup> Eine Vielzahl an Häusern, Leitungen sowie hohen Schornsteinen und ein üppiger Baumbestand würden den Verkehr mit großen Luftschiffen erheblich beeinträchtigen.<sup>162</sup> Daher wurde umgehend über eine Umsiedlung der Anlage an einen adäquateren Ort mit vielversprechenderen Erweiterungsmöglichkeiten debattiert.<sup>163</sup> Nach umfassender Standortsuche kam es im Jahr 1909 schlussendlich zur Umsiedlung nach Fischamend, als das Militärkomitee beauftragt wurde einen geeigneteren Ort für einen Luftschiffhafen ausfindig zu machen.<sup>164</sup>

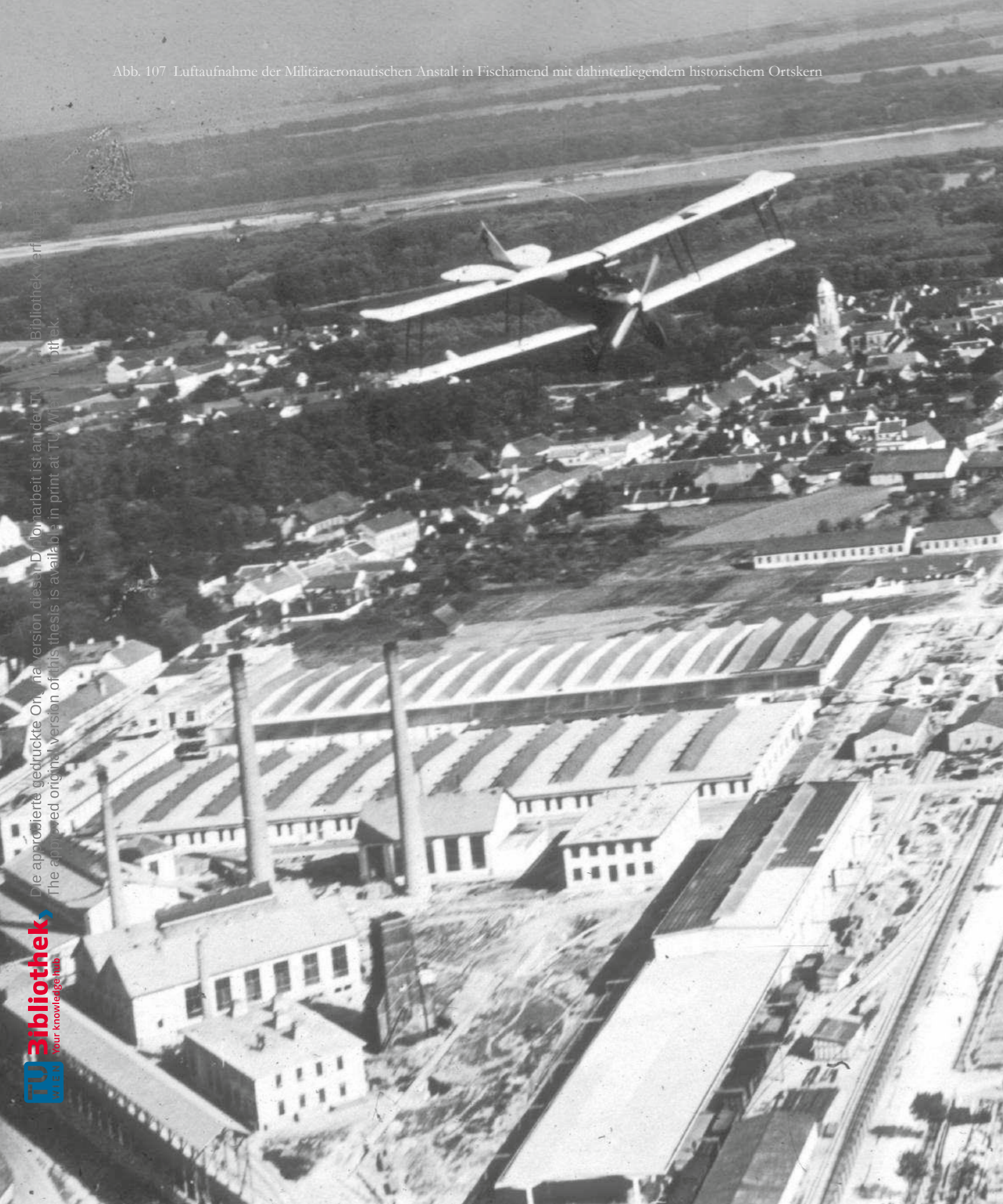
<sup>161</sup> STER, RINGL 2017, S. 59.

<sup>162</sup> Ebd., S. 48.

<sup>163</sup> Ebd., S. 59.

<sup>164</sup> KEIMEL 2003, S. 283.

Abb. 107 Luftaufnahme der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend mit dahinterliegendem historischem Ortskern



## 4 DIE MILITÄRAERONAUTISCHE ANSTALT IN FISCHAMEND

4.1. Entstehungs- und Baugeschichte

4.2. Die Anlage und ihre Nutzung

4.2.1. Vorkriegszeit (1909-1914)

4.2.2. Erster Weltkrieg (1914-1918)

4.2.3. Zwischenkriegszeit (1918-1939)

4.2.4. Zweiter Weltkrieg (1939-1945)

4.3. Bestehende Relikte und Zeitzeugen



## 4.1. ENTSTEHUNGS- UND BAUGESCHICHTE

Die Geschichte der Militäraeronautischen Anlage in Niederösterreich fand ihren Anfang bereits im Jahr 1907, da hier erstmals die Umsiedlung der Wiener Anlage in Erwägung gezogen wurde.<sup>165</sup> Aufgrund unterschiedlicher Argumente entschloss man sich schließlich für die Suche nach einem neuen Standort als zukünftigen Luftschiffhafen. Zum einen verkündete die österreichisch-ungarische Monarchie nach reichlicher Überlegung und anfänglicher Skepsis der Heeresverwaltung die Beschaffung und Eingliederung von Lenkballonen in die Armee. Zum anderen war für dieses Vorhaben der Platzbedarf für Aufstiege und Landungen eines Luftschiffs und die Größe der bisherigen Einrichtungen der Wiener Anstalt definitiv nicht ausreichend und für Handlungszwecke dieser Art auch recht unpraktikabel.<sup>166</sup>

Noch im Jahr 1908 erreichte schließlich den damaligen Bürgermeister von Fischamend, August Schütz (Abb. 108), durch seinen Sohn Otto die Nachricht über die Suche nach einem neuen, möglichst weitläufigen und erweiterbaren Standort für einen Luftschiffhafen in der Nähe von Wien. Schließlich folgte am 19. September 1908 ein Brief von Schütz an die zuständige Abteilung der Heeresverwaltung, worin er, in Zustimmung des Gemeinderats, das Einverständnis des Orts zur Errichtung einer Militäraeronautischen Anlage im Ortsgebiet bekanntgab. Man erklärte sich bereit, bestimmte Parzellen der Gemeinde für die Konstruktion der Werksgebäude und Depots sowie als Platz zum Exerzieren, also für den Luftverkehr, zur Verfügung zu stellen. In weiterer Folge willigte der Bürgermeister mitsamt Gemeinderat ein, Unterkünfte und Kasernen für die Mannschaften und ihre Offiziere sowie die Pferde des Militärs zu errichten.<sup>167</sup>

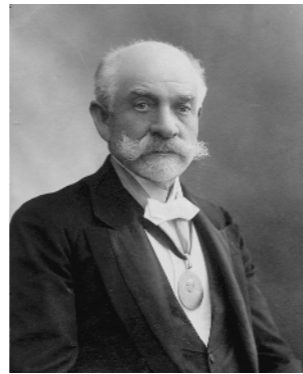


Abb. 108 Porträt Bürgermeister August Schütz

Auf diese Nachricht folgte schlussendlich am 8. Februar 1909 eine offizielle Sitzung im k.u.k. Kriegsministerium, wo die notwendigen Kriterien für die neue Militäraeronautische Anlage

<sup>165</sup> STER, RINGL 2017, S. 59.

<sup>166</sup> KEIMEL 1980, S. 50.

<sup>167</sup> STER, RINGL 2017, S. 10.

diskutiert wurden.<sup>168</sup> Ausdrücklich erwünscht war die Nähe des neuen Standorts zur Residenzstadt Wien, da eine weit entfernte Lage des Luftschiffhafens das allgemein öffentliche Interesse am Flugwesen beeinträchtigen könnte. Auch im Hinblick auf den Aero-Club, dessen Geschehnisse und Handlungen sich zumeist in und um Wien zutrugen, war eine leichte Erreichbarkeit von der Hauptstadt aus, erstrebenswert.<sup>169</sup> Zwar gab es bereits Ende 1907 Gespräche über eine Verlegung der Anlage nach Wiener Neustadt, da sich die Stadt durch große Freiflächen, eine gute Erreichbarkeit von Wien und die Nähe zu den Daimler-Motorwerken auszeichnete, dennoch wurden bei der Sitzung Anfang 1909 schließlich mehrere Standorte analysiert.<sup>170</sup> Entschieden wurde zuletzt zwischen den Orten Bruck an der Leitha, Wiener Neustadt, Fischamend, Linz, Ödenburg und Pressburg, die allesamt einer konkreten Prüfung im Hinblick auf die gewünschten Anforderungen unterzogen wurden. Ungefähr einen Monat danach fiel die Wahl bei einer weiteren Sitzung am 13. März 1909 auf den Standort Fischamend, der sich aufgrund einiger Vorzüge im Vergleich zu den restlichen Anwärtern durchsetzen konnte.<sup>171</sup> Großzügige Freiflächen für Aufstiege und Landungen (Abb. 109), die Nähe zur Residenzstadt und

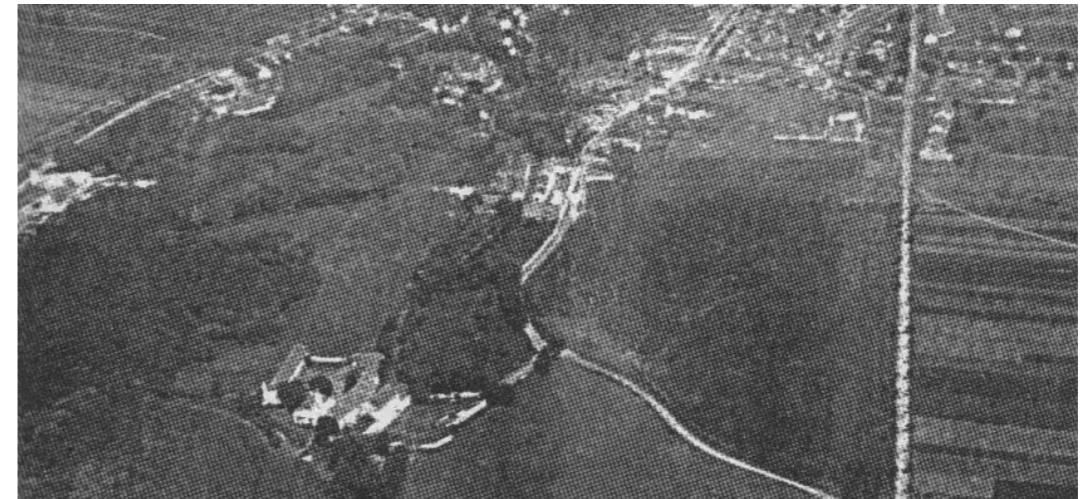


Abb. 109 Südöstlicher Ortsrand Fischamends vor dem Bau der Anlage

<sup>168</sup> KOMMER, Karl, Herbert, KUGLER, Otto, SCHÜTZ, *Wie alles begann*, in: *Fischamend. Eine Wiege der Österreichischen Luftfahrt*, Flyer-Serie des Heimatmuseums Fischamend, Fischamend 2001, S. 1.

<sup>169</sup> STER, RINGL 2017, S. 48.

<sup>170</sup> Ebd., S. 12, 48, 59.

<sup>171</sup> KOMMER, KUGLER, SCHÜTZ 2001, S. 1.

deren schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit durch die bereits vorhandene Reichsbahn, die von Götzensdorf über Fischamend nach Wien verlief, waren schließlich dafür verantwortlich, dass die Gemeinde als Errichtungsstätte des neuen Luftschiffhafens auserwählt wurde.<sup>172</sup>

Kurz darauf nutzte man das neue Areal in Niederösterreich noch vor Fertigstellung der Einrichtungen erstmals für einen Übungsvorgang der Festungsballonabteilung (Abb. 110-111). Für dieses Ereignis vom 7. bis zum 16. Juni 1909 wurde das gesamte notwendige Ballonmaterial, ein Ballonzelt sowie eine selbsterzeugende Gasanlage eigens hierfür vom Arsenal in die Gemeinde transportiert.<sup>173</sup>

*„Der Name Fischamend wurde damit im Luftfahrtgeschehen der k.u.k. Monarchie zum Begriff, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch keinerlei Gebäude der künftigen Anlage standen.“<sup>174</sup>*

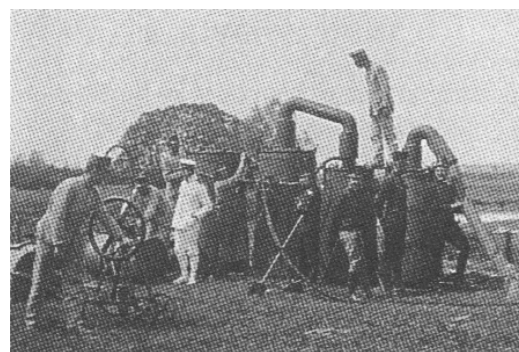


Abb. 110 Ballonübung in Fischamend im Jahr 1909

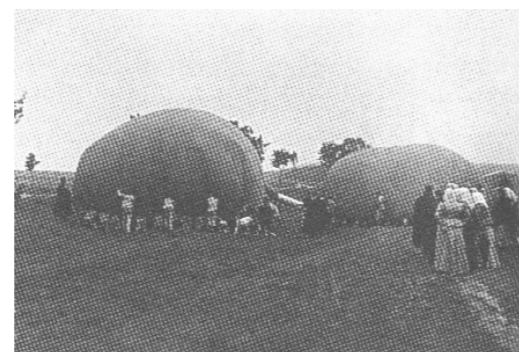


Abb. 111 Ballonübung in Fischamend im Jahr 1909

Nach abgeschlossener Übungstätigkeit ließ die Errichtung des neuen Luftschiffhafens nicht lange auf sich warten, so startete der Bau der Anlage, vorzugsweise in südlicher Richtung des historischen Ortskerns im Bereich der Enzersdorfer Straße bereits Ende Juni 1909.<sup>175</sup> Zu diesem Zeitpunkt hegten die Vorgesetzten der Anlage noch gewisse Zweifel, ob eine Übersiedlung ohne eine, in Fischamend stationierte Gasanlage, für den Ballonbetrieb überhaupt sinn-

<sup>172</sup> STER, RINGL 2017, S. 12.

<sup>173</sup> Ebd., S. 56.

<sup>174</sup> Ebd., S. 57.

<sup>175</sup> LORENZ et al. 2009, S. 10.

voll wäre.<sup>176</sup> Kurz darauf war die Eingliederung einer ebensolchen Anlage in den Ort bereits in Planung und ging im darauffolgenden Jahr im November 1910 in Betrieb.<sup>177</sup> Im Zuge dieser laufenden Produktion von Wasserstoffgas direkt vor Ort konnten sowohl die Ballons als auch die gigantischen Luftschiffe komfortabel befüllt werden, während man davor auf ein Depot angewiesen war, welches bis zu 600 Gasflaschen mit Wasserstoff- oder Leuchtgasfüllung aufnehmen und lagern konnte.<sup>178</sup> Das Hauptgebäude der Gasanlage bestand laut Plandokument und der Auswertung damaliger Fotografien aus einem T-förmigen Gebäude, dem sowohl ein kleiner als auch ein großer Gasbehälter sowie ein separates Eingangsgebäude zugewiesen waren (Abb. 112-113).<sup>179</sup>

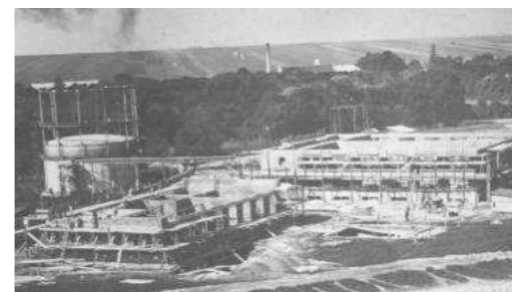


Abb. 112 Gaswerk im Bau

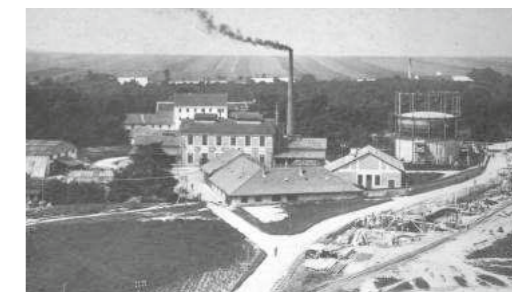


Abb. 113 Gaswerk im Betrieb

Weitere Vorarbeiten für die Überstellung der Anlage nach Fischamend umfassten die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der schon bald hier stationierten Truppen. Dazu bedurfte es der Anmietung sowie Erwerbung unterschiedlicher Gründe vonseiten des Militärs, die der Erzeugung und Lagerung von Lebensmitteln dienten. Unter anderem erwarb die Heeresverwaltung hierfür den landwirtschaftlichen Betrieb der damaligen Familie Schwarzott. Im historischen, östlichen Teil des Orts an der Hainburger Straße gelegen, ist ein großer Bestand der Hofanlage noch heute vorhanden (Abb. 114). Abgesehen davon mietete der Militärkorps, wie bereits eingangs in der Arbeit erwähnt (siehe Kap. 2.2.2.), die Gebäudetrakte der Batthyany- und Gregermühle an (Abb. 115), die als Depots und Werkstätten genutzt wurden.<sup>180</sup>

<sup>176</sup> MAYER, Edmund, Wiener Sonn- und Montagszeitung, 47. Jahrgang, Nr. 28, Ausgabe 12.07.1909, Wien, S. 4.

<sup>177</sup> STER, RINGL 2017, S. 85.

<sup>178</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 111.

<sup>179</sup> o. Aktnr., Linearskizze des Gaswerkes in Fischamend, K.u.k. Militärbaubehörde des 2. Korps, Wien 30.03.1910, in: AT-OeStA/KA, Terr., GenKdo. Wien, NR, BauAbt. TR 35, II B/7 Fischamend (Schriftverkehr, Pläne).

<sup>180</sup> KOMMER, KUGLER; SCHÜTZ 2002, S. 1.





Abb. 114 Ehemalige Hofanlage Schwarzott



Abb. 115 Historische Aufnahme der Batthyany- und Gregermühle

Neben der fortlaufenden Errichtung des Luftschiffhafens fand am 14. Juli 1909 eine symbolische Zielfahrt statt (Abb. 116), die die Übersiedlung der Militäraeronautischen Anlage vom Wiener Arsenal nach Fischamend offiziell bestätigen sollte. Sieben Kugelballons stiegen am Exerzierplatz in der Residenzstadt auf<sup>181</sup> und landeten in der etwa 20 Kilometer Luftlinie entfernten Gemeinde in Niederösterreich.<sup>182</sup>



Abb. 116 Zielfahrt von Wien nach Fischamend am 14. Juli 1909

Als erster nennenswerter Großbau der neuen Anlage entstand noch im legendären „Neunerjahr“ die imposante Konstruktion der ersten Luftschiffhalle, auch als „Körtinghalle“ bekannt. Nach rascher Durchsicht mehrerer Offerte versandte man am 16. Juni 1909 den endgültigen Vergabevorschlag an das Kriegsministerium, wodurch schließlich der Zimmermeister Johann Tröster sowie der Baumeister Max Ott mit der Realisierung der Lenkballonhalle beauftragt wurden. Nach nur zwölf Tagen startete man bereits am 28. Juni mit den Konstruktionsarbeiten, die zeitgerecht Ende September desselben Jahres abgeschlossen wurden.<sup>183</sup> Die

<sup>181</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 113ff.

<sup>182</sup> Homepage Luftlinie/Entfernungsrechner, Entfernung Arsenal/Heeresgeschichtliches Museum Wien bis zum ehemaligen Flugfeld Fischamend, URL: <https://www.luftlinie.org/> [23.02.2023].

<sup>183</sup> STER, RINGL 2017, S. 61-62.

Übergabe der neuen Militäraeronautischen Anstalt an die erst kurz zuvor gegründete Verkehrstruppenbrigade der damaligen Monarchie erfolgte schließlich am 7. Oktober 1909. Es war ein denkwürdiger Tag für die Anlage und den Ort Fischamend, der wohl durchaus im Einklang mit den Eröffnungsfeierlichkeiten der Körtinghalle, deren Fertigstellung nur wenige Tage zurücklag, zelebriert wurde (Abb. 117).<sup>184</sup>

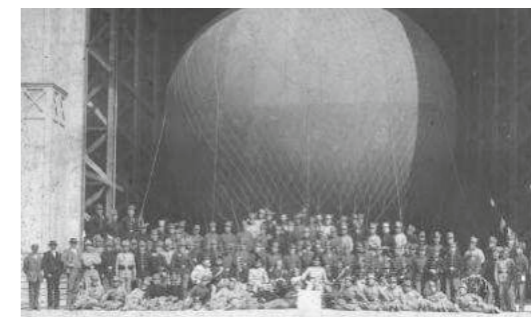


Abb. 117 Eröffnungsfeier der Körtinghalle

Flankiert wurde die Halle außerdem durch ein kleinteiliges Wachhäuschen zur linken Hand der Eingangsseite und durch das ehemalige Flaschendepot rechts vom Bauwerk. Die Gesamtkosten dieser ersterrichteten Bestandteile der Anlage in Fischamend beliefen sich damals auf etwa 107.000 Kronen, was umgerechnet heute einem Wert

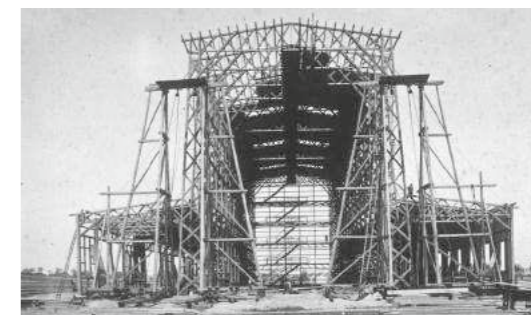


Abb. 118 Holzfachwerkgerippe als Tragkonstruktion

von 535.000 Euro entsprechen würde. Der Großteil der Summe ist dabei selbstverständlich der Errichtung der Luftschiffhalle zuzuschreiben, ohne dabei jegliche Vor- und Nebenarbeiten zu inkludieren.<sup>185</sup> Es handelt sich bei dem Bauwerk von Tröster und Ott um eine hölzerne Tragkonstruktion aus Fachwerkgerippen (Abb. 118), deren Eingangsportal von zwei ebenfalls hölzernen Türmen flankiert wurde (Abb. 119), die die höchsten Bestandteile des Bauwerks bilden. Die Luftschiffhalle wies eine Länge von 80 Metern und eine Breite von 36 Metern auf, während der stützenfreie Innenraum bis zu den Fachwerkkonstruktionen und dem Laufsteg eine Maximalhöhe von 20 Metern erreichte (Abb. 120-123).<sup>186</sup>

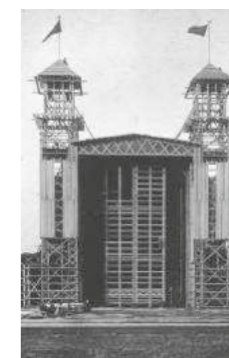


Abb. 119 Hallentürme

<sup>184</sup> KUSTAN, RINGL 2019, S. 270.

<sup>185</sup> STER, RINGL 2017, S. 62-64.

<sup>186</sup> KEIMEL 1980, S. 50.

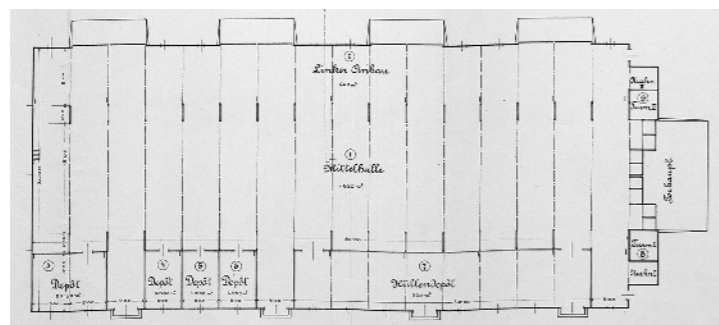


Abb. 120 Körtinghalle Grundriss

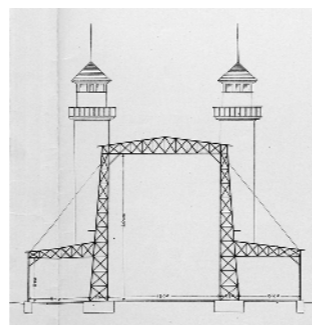


Abb. 121 Körtinghalle Schnitt



Abb. 122 Historische Aufnahme der Körtinghalle

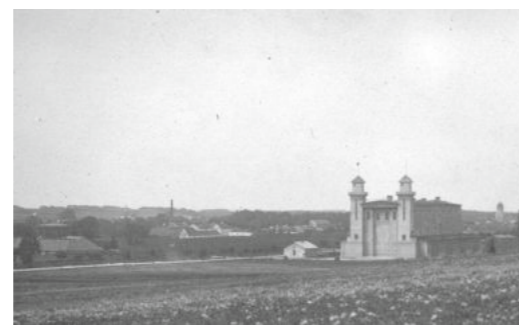


Abb. 123 Historische Aufnahme der Körtinghalle

Um 1910, im Laufe der Entstehung der Anlage<sup>187</sup> errichtete man ebenfalls vier großzügige und zwei kleinere Mannschaftsunterkünfte in unmittelbarer Nähe zur Körtinghalle.<sup>188</sup> Diese Wohnhäuser dienten der Unterbringung zahlreicher Arbeitskräfte, die in der Anstalt tätig waren und wurden im sogenannten Heimatstil erbaut<sup>189</sup>, eine Baukunst die sich der ländlichen sowie regionalen Architekturform bedient und im Laufe der 1870er Jahre entstand.<sup>190</sup> Neben den zwei kleinteiligen Wohnhäusern, wiesen die deutlich prominenteren Wohnblöcke eine Höhe von vier Geschossen auf, wobei die Raumhöhen im Inneren äußerst großzügig ausfielen (Abb. 124). Die Deckung erfolgte mithilfe von Mansardenschopfwalmdächern, wobei der etwas breiter ausfallende Mittelrisalit jeweils über ein konventionelles Walmdach verfügte.<sup>191</sup>

<sup>187</sup> BENEDIK 2003, S. 442.

<sup>188</sup> MELICHAR 2009, S. 78.

<sup>189</sup> BENEDIK 2003, S. 442.

<sup>190</sup> Homepage Wikipedia, Heimatstil, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Heimatstil> [27.02.2023].

<sup>191</sup> BENEDIK 2003, S. 442.

Dieser, um etwa zwei Meter in der Fassade hervorspringende Mittelteil, beherbergte in jedem der vier Wohngebäude sowohl das Treppenhaus sowie die zentral angelegten Aborte und die gemeinschaftliche Waschküche. Das Gesamtmaß der Gebäude wies eine Länge von etwa 66 Metern und eine Tiefe von fast acht Metern auf. Mithilfe eines zentralen Mittelgangs wurden die Ost-West orientierten, einseitig belichteten Wohnungen erschlossen (Abb. 125). Nach der Adaptierung in der Zwischenkriegszeit verfügte jedes Geschoss nun über verschiedene Wohnungstypen mit einer unterschiedlichen Anzahl an Räumen sowie über kleine Kabinettzimmer am jeweils nördlichen und südlichen Ende des Bauwerks.<sup>192</sup>



Abb. 124 Historische Aufnahme der Wohnkasernen

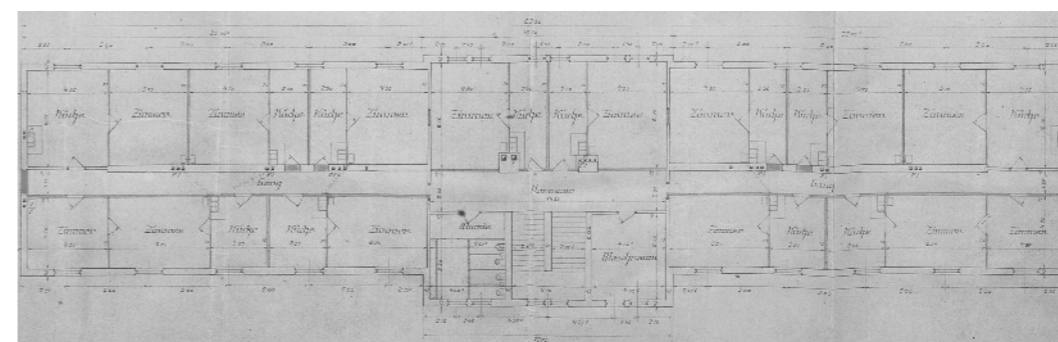


Abb. 125 Wohnkasernen Grundriss

Unweit von der Wohnanlage befand sich auch das Offizierswohngebäude (Abb. 126)<sup>193</sup>, die ehemalige Unterkunft der Fliegeroffiziere der Militäraeronautischen Anlage (Objekt Nr. 110).<sup>194</sup> Dieses zweigeschossige Bauwerk ähnelte optisch durchaus den beinahe benachbar-



Abb. 126 Historische Aufnahme Offizierswohnhaus

<sup>192</sup> o. Aktnr., Adaptierungsplan der Objekte 102, 103, 105 und 108, Industriewerke Fischamend, Fischamend April 1921, in: AT-OeStA/KA, Terr., GenKdo. Wien, NR, BauAbt. TR 35, II B/7 Fischamend (Schriftverkehr, Pläne).

<sup>193</sup> MELICHAR 2009, S. 78.

<sup>194</sup> MELICHAR 1997, S. 111.



ten Wohnhäusern. Das obere Geschoss wurde mit großformatigen Rundbogenfenstern ausgestattet und die Fassade gliederte sich durch ein secessionistisches Plattendekor sowie durch eine markante Lisenengliederung.<sup>195</sup>

Ebenfalls in direkter Nachbarschaft, an der Ecke der heutigen Dr. Karl Renner Straße zur Smolekstraße, befand sich das ehemalige und exklusive Offizierscasino der Anlage, welches als populärer Treffpunkt für die Ballonfahrer, Aviatiker und die später nachfolgenden Feldpiloten diente (Abb. 127-128).<sup>196</sup> Dieses Gebäude, ebenfalls optisch an die Wohngebäude der Offiziere und Mannschaften angelehnt, wurde als eingeschossiger, L-förmiger Pavillon errichtet, der im Bereich des tieferen Gebäudeteils ebenfalls über einen minimal hervortretenden Mittelrisalit verfügte. Dieser vorspringende Gebäudeteil wurde auch mit einem Walmdach gedeckt und an den Fronten durch eine fünfsichtige Lisenengliederung sowie dazwischenliegende Rundbogenfenster geteilt.<sup>197</sup> Eine historisch bedeutsame Aufnahme ist die Szenerie des grasenden Ziegenbocks direkt hinter dem Offizierscasino. Da die k.u.k. Luftschifferabteilung auch Fallschirme zur Rettung der Flugbesatzungen erprobte, beschäftigte sich unter anderem der Offizier Adolf Freiherr Odkolek von Újezd mit der Prüfung verschiedener Konstruktionen in Fischamend. Für die Verlässlichkeit seines Fallschirmentwurfs nutzte er hierzu im Jahr 1912 einen Ziegenbock als Testpiloten, der glücklicherweise wohl auf am Boden ankam. So beschrieb man die Nutzungstauglichkeit der Konstruktion aufgrund der Tatsache, dass der Ziegenbock direkt nach seiner Landung auf der Wiese hinter dem ehemaligen Offizierscasino mit gesundem Appetit zu fressen begann (Abb. 127).<sup>198</sup>

<sup>195</sup> BENEDIK 2003, S. 442.

<sup>196</sup> MELICHAR 2009, S. 73,78.

<sup>197</sup> BENEDIK 2003, S. 442.

<sup>198</sup> MELICHAR 2009, S. 125-129.



Abb. 127 Historische Aufnahme Offizierscasino



Abb. 128 Feierlichkeiten im Offizierscasino

Ein weiterer monumentaler Hallenbau entstand im Zuge der Errichtung der Stagl-Mannsbarth-Luftschiffhalle. Die Familie Stagl, Besitzer eines kürzlich etablierten Ballonunternehmens, entschieden sich unweit der bestehenden Körtinghalle für den Bau einer zweiten Einstellmöglichkeit für Lenkballone. Als Privatinvestoren, die zu der Zeit ein eigenes Luftschiff errichten ließen, zielten sie auf einen möglichst gewinnbringenden Verkauf der Anlage an das Militär ab, da das Wesen der Luftschiffahrt zum damaligen Zeitpunkt florierte. Anfang Juni 1910 stellte Frau Hermine Stagl, Mutter des Ingenieurs und Luftschifferbauers Hans Otto Stagl, den Antrag für die Genehmigung zur Errichtung des Bauwerks. Dieser wurde kurz daraufhin akzeptiert, woraufhin die Arbeiten kurz drauf beginnen und schließlich mit Herbst 1910 abgeschlossen werden konnten. Die Stagl-Mannsbarth-Halle wies eine Länge von 105 Metern sowie eine Breite von 25 Metern auf (Abb. 129-130), wodurch sie um etwas weniger

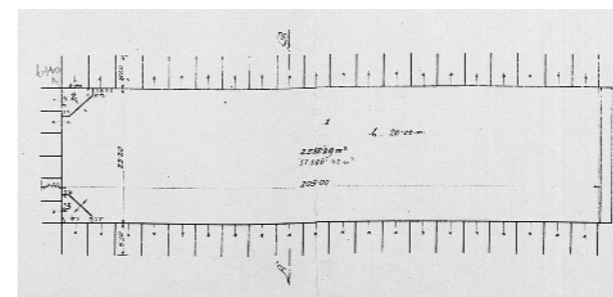


Abb. 129 Stagl-Mannsbarth-Halle Grundriss

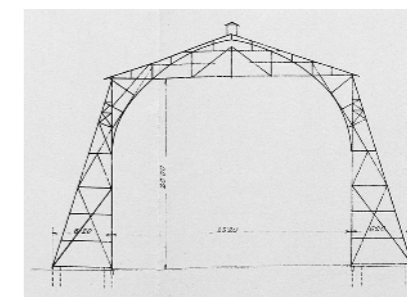


Abb. 130 Stagl-Mannsbarth-Halle Schnitt

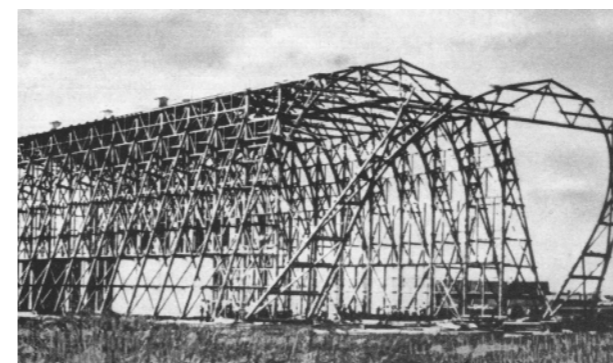


Abb. 131 Hölzerne Fachwerkskonstruktion der Staglhalle

Fläche im Innenraum verfügte als die Körtinghalle. Aus bautechnischer Sicht errichtete man das Traggerüst der Halle aus großformatigen, aneinandergereihten Binder- und Fachwerkstrukturen aus Holz (Abb. 131). Die Träger ermöglichten eine vollkommen stützenfreie Halle (Abb. 132), was für das Einstellen eines Luftschiffs

unbedingt notwendig war, und eine Innenraumhöhe von 20 Metern aufwies (Abb. 130). Im Vergleich zur vollkommen verkleideten Körtinghalle waren die Tragwerkselemente der

Stagl-Mannsbarth-Halle auch nach ihrer Fertigstellung noch deutlich erkennbar und sorgten für ein völlig divergentes Erscheinungsbild (Abb. 133).<sup>199</sup>

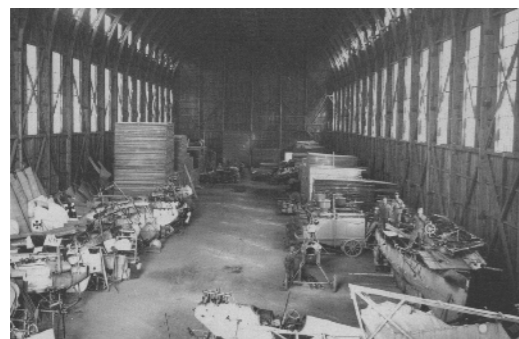


Abb. 132 Stützenfreier Innenraum der Staglhalle

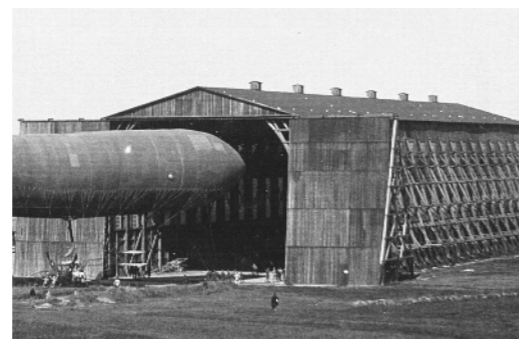


Abb. 133 Historische Aufnahme der Staglhalle

Bereits während der Monarchie des österreichisch-ungarischen Reichs nutzte man die Anlage des Wasserwerks<sup>200</sup>, welches sich außerhalb des Ortsgebiets entlang der Donaustraße und des Damms befand.<sup>201</sup> Auch dieser Gebäudekomplex, bestehend aus mehreren Brunnen, einem Pumpenhaus und einer Enteisungsanlage<sup>202</sup>, wurde während der Errichtung der Militäraeronautischen Anstalt in den Besitz des Heeres gestellt<sup>203</sup> und markierte fortan den äußersten und am nördlichst gelegenen Teil der Anlage.<sup>204</sup> Genutzt wurde das Wasserwerk seit jeher für die Entnahme von Wasser aus einem Donaubegleitstrom mithilfe eines Brunnens. Durch eine spezielle Koksfilterung wurde das Wasser schließlich aufbereitet und in späteren Jahren zur Speicherung in den Wasserturm gepumpt, welcher im Ortsgebiet errichtet wurde.<sup>205</sup>

Der Wasserturm als monumentaler Hochbehälter der Gemeinde entstand erst viele Jahrzehnte danach zu Zeiten des Ersten Weltkriegs. Am 14. Dezember 1916 genehmigte das damalige Kriegsministerium die vorgeschlagene Vergabe des Bauauftrags für einen Wasserturm-Hoch-

<sup>199</sup> STER, RINGL 2017, S. 66-69.

<sup>200</sup> MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Wo die alte Zeit noch lebt. Alte Bauwerke-Magische Orte-Historische Plätze, Stadtgeschichte auf Schritt und Tritt*, Fischamend, 2017, S.18.

<sup>201</sup> MELICHAR 2009, S. 76.

<sup>202</sup> o. Aktnr., Katastralkopie Fischamend, K.u.k. Militärbaubteilung des 2. Korps, Wien 19.07.1917, in: AT-OeSTA/KA KPS KS G I h, 170-60.

<sup>203</sup> MELICHAR 1997, S. 113.

<sup>204</sup> MELICHAR 2009, S. 76.

<sup>205</sup> MELICHAR 1997, S. 113.

behälter in Fischamend an den bestbietenden Konzern A. PORR GmbH.<sup>206</sup> Als Generalplaner für das Objekt wurde das bekannte Architektenduo, bestehend aus Siegfried Theiss und Hans Jaksch, herangezogen<sup>207</sup>, die im Zuge der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu den gefragtesten und meistbeschäftigten Architekten Österreichs avancierten.<sup>208</sup> Es handelte sich bei dem monumentalen Bauwerk um einen polygonalen Schaft, welcher sich nach oben hin verjüngte und durch hervortretende Ecklisenen gegliedert wurde. Das zuoberst liegende Behältergehäuse kragte mithilfe von, ebenfalls optisch in Erscheinung tretenden Konsolstreben aus und wurde durch ein Zeltdach mit zugehöriger Scheitelterrasse abgeschlossen.<sup>209</sup> Aus den Planunterlagen des ortsansässigen Wasserwerkarchivs geht eine Gesamthöhe des Turms von knapp 42 Metern hervor, sowie ein maximales Fassungsvermögen von 300 Kubikmetern Wasser.<sup>210</sup>

Die Situierung entlang der ansteigenden Smolekstraße führte dazu, dass sich der Wasserturm auf einer topografisch höher liegenden Ebene befand (Abb. 134). Durch die zusätzliche, beachtliche Eigenhöhe des Bauwerks überrückte man von den obersten Geschossen das gesamte Fischamender Ortsgebiet sowie die weitläufige Umgebung rund um die Gemeinde.<sup>211</sup>

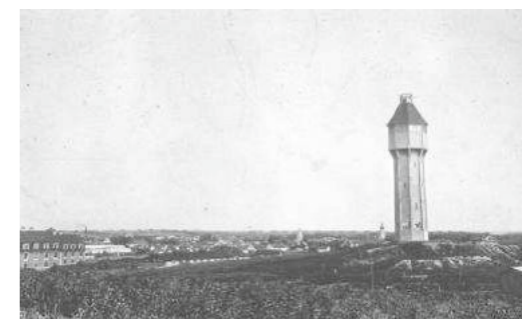


Abb. 134 Historische Aufnahme des Wasserturms

Infolgedessen entwickelte sich die Militäraeronautische Anstalt Fischamends in den Jahren vor und während des Ersten Weltkriegs zu einem immer umfangreicheren Standort des Luftfahrtwesens, der schon bald zum damalig größten Luftschiffhafen der Monarchie heranwuchs.<sup>212</sup>

<sup>206</sup> Akt 8/HB 2-5/9-3, Luftfahrwerft FISCHAMEND, Wasserturmbau, Offertverhandlungsakt., Wien 14.12.1916, in: AT-OeStA/KA, ZSt., KM, HR, Akten, 9743 Abteilung 8/Bauwesen 2/4/21-2/8/10.

<sup>207</sup> BENEDIK 2003, S. 445.

<sup>208</sup> Homepage Architekturzentrum Wien, Architektenlexikon Wien 1770-1945, Siegfried Theiss, URL: <http://www.architektenlexikon.at/de/641.htm> [28.02.2023].

<sup>209</sup> BENEDIK 2003, S. 445.

<sup>210</sup> o. Aktnr., Wasserturm Horizontalschnitte und Vertikalschnitt, A. PORR GmbH, Wien März 1917, in: Archiv des Wasserwerks Fischamend, Am Damm 10, Fischamend, 2401.

<sup>211</sup> BENEDIK 2003, S. 445.

<sup>212</sup> Akt 38979, Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 05.02.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.



Neben zahlreichen Unterkünften, Werkstätten und verschiedensten Hallen sowie anderen notwendigen Einrichtungen<sup>213</sup>, entstanden fortlaufend neue Gebäude, die der zur jeweiligen Zeit gegebenen Nutzung des Standorts dienten (Abb. 135-139).

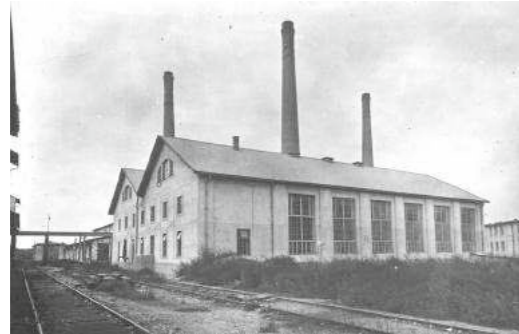


Abb. 135 Zentralgebäude der Anlage



Abb. 136 Bahnstation neben der Zentrale

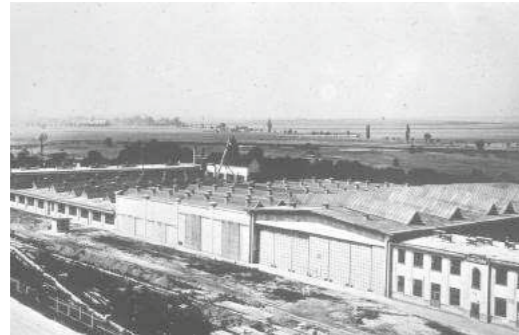


Abb. 137 Flugzeugwerkstätte



Abb. 138 Motorenwerk

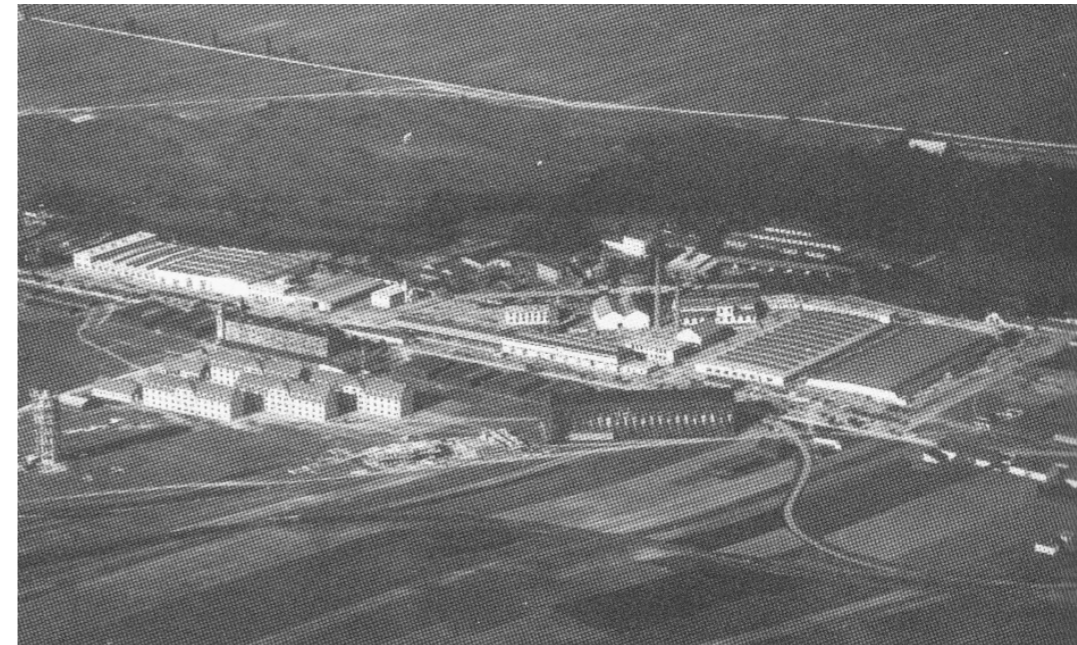


Abb. 139 Gesamtbild der Militäraeronautischen Anlage im Jahr 1916

<sup>213</sup> KEIMEL 1980, S. 50.

## 4.2. DIE ANLAGE UND IHRE NUTZUNG

Ganzheitlich betrachtet, zog sich die aktive Nutzungsgeschichte des Standorts in Fischamend über eine lange Zeit hinweg und durchlief dabei unterschiedlichste Verwendungszwecke und -phasen, die sich stets an die damaligen Kriegsverläufe sowie an die fortlaufende Entwicklung des Flugwesens anpassen mussten.

### 4.2.1. VORKRIEGSZEIT (1909-1914)

Da die Umsiedelung der Militäraeronautischen Anstalt vom Wiener Arsenal nach Fischamend aufgrund der Suche nach mehr Raum für den Verkehr von Lenkballonen erfolgte und nachdem auch sogleich mit dem Bau der ersten Luftschiffhalle begonnen wurde, ließ der erste, in der neuen Anlage stationierte Lenkballon nicht lange auf sich warten.<sup>214</sup> Zeitgleich ereigneten sich zudem bedeutsame Fortschritte im Hinblick auf den Flug mit motorbetriebenen Aeroplanen, die auch der heimischen Heeresverwaltung keineswegs verborgen blieben. Dennoch konnte die bereits in die Wege geleitete Anschaffung von Lenkballonen für den neuen Standort nicht mehr angehalten werden, wodurch noch 1909 das erste Militärluftschiff in Fischamend empfangen wurde.<sup>215</sup>

Der militärische Lenkballon „M.I“ nach dem System Parseval (Abb. 140-141), ein sogenanntes „unstarres“ Prallluftschiff, tätigte seine Erstfahrt am 26. November 1909<sup>216</sup>, ein zwanzigminütiger Rundflug über eine Strecke von etwa zwölf Kilometern mit der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend als Ausgangs- sowie Zielpunkt.<sup>217</sup> Im Zuge erfolgreicher Manöver und mehrtägi-

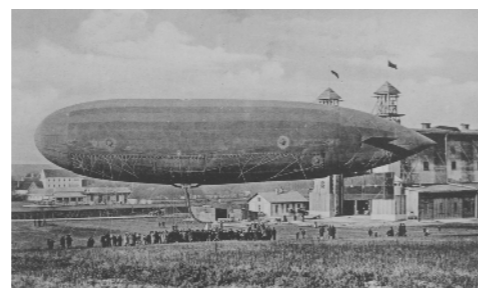


Abb. 140 Prallluftschiff Parseval in Fischamend

<sup>214</sup> KEIMEL 2003, S. 283.

<sup>215</sup> MANNSBARTH 1931, S. 53-54.

<sup>216</sup> STER, RINGL 2017, S. 105.

<sup>217</sup> SILBERER, Viktor, Wiener Luftschiffer-Zeitung, 8. Jahrgang, Nr. 23, Ausgabe 01.12.1909, Wien, S. 1.

ger Ausflüge, wie etwa nach Westungarn, die zu Überwachungszwecken des Heeres dienten, galt es als erstes Luftaufklärungsmittel der damaligen Armee.<sup>218</sup> In den nächsten Jahren erfreute man sich mit dem Parseval-Luftschiff vieler erfolgreicher Touren, unter anderem war auch ein Rundflug um den Stephansdom in Wien dabei sowie Ausfahrten nach Graz, Wiener Neustadt oder Brünn, bis das Luftschiff im Jahr 1914 schließlich in den Ruhestand versetzt wurde, da die finanziellen Mittel für weitere Reparaturen unzureichend waren.<sup>219</sup>

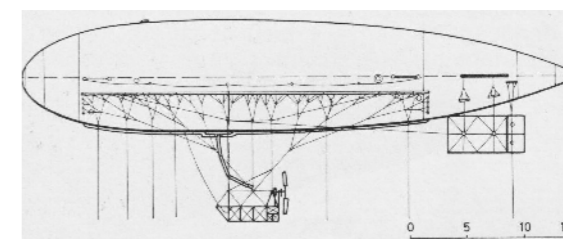


Abb. 141 Plandarstellung Prallluftschiff Parseval

Bereits kurz darauf folgte die Anschaffung eines zweiten Lenkballons, das Objekt „M.II“ nach dem französischen System Lebaudy (Abb. 142-143), welches seine Erstfahrt am 30. Mai 1910 vollzog.<sup>220</sup> Es handelte sich hierbei um ein „halbstarres“ Prallluftschiff<sup>221</sup>, dessen offizielle Nachbaurechte man von den Franzosen einholte, um den Lenkballon schließlich mithilfe heimischer Firmen und Motorenwerke für die österreichisch-ungarische Armee zu fertigen.<sup>222</sup> Da sich die Auftriebskraft nach einigen Fahrten als zu gering erwies, wurde das Luftschiff zunächst außer Dienst gestellt und erst nach Umbau der Ballonhaut sowie dem



Abb. 142 Prallluftschiff Lebaudy über Fischamend



Abb. 143 Prallluftschiff Lebaudy über Fischamend

<sup>218</sup> MANNSBARTH 1931, S. 54-55.

<sup>219</sup> KEIMEL 1980, S. 51.

<sup>220</sup> Ebd., S. 55.

<sup>221</sup> STER, RINGL 2017, S. 112.

<sup>222</sup> KEIMEL 1980, S. 54-55.



Einbau eines stärkeren Daimler-Antriebsmotors am 11. Februar 1911 wieder in das Militär eingegliedert.<sup>223</sup> Bedeutsam waren für das Lebaudy-Luftschiff während seiner Nutzung vor allem zwei erfolgreiche Fahrten von Fischamend nach Linz und wieder zurück in den Heimathafen.<sup>224</sup> Endgültig ausgemustert wurde der Lenkballon schließlich Mitte des Jahres 1911, ebenfalls aufgrund eines zu hohen technischen sowie finanziellen Aufwands.<sup>225</sup>

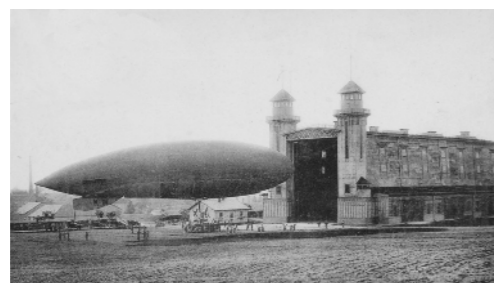


Abb. 144 Prallluftschiff Körting in Fischamend

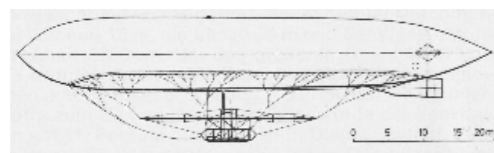


Abb. 145 Plandarstellung Prallluftschiff Körting

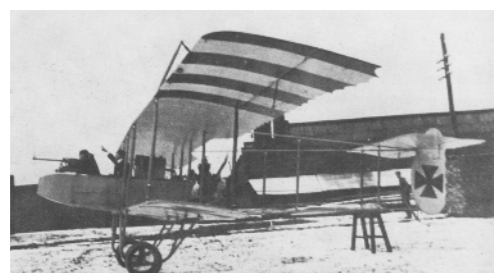


Abb. 146 Flugzeugtyp „Farman HF-20“

Als drittes Exemplar gilt es den Lenkballon „M.III“ zu erwähnen, welcher aufgrund seiner Herstellung durch die Österreichische Maschinenbau A.G. Körting seinen Beinamen „Körting“ erhielt (Abb. 144-145). Die Erstfahrt dieses „halbstarren“ Prallluftschiffs erfolgte am 01. Jänner 1911 und erstreckte sich über einen Zeitraum von 30 Minuten.<sup>226</sup> Technisch gesehen, ist anzumerken, dass der Körting-Lenkballon die Leistungen der bisherigen Luftschiffotypen aus Fischamend übertraf und eine noch höhere Maximalgeschwindigkeit von bis zu 50 Kilometern pro Stunde erreichen konnte.<sup>227</sup> Unglücklicherweise erwies der Körting-Lenkballon am 20. Juni 1914 seinen ungewollt letzten Dienst in der Armee, da ein tragischer Zusammenstoß mit einem Flugzeug des Typs „Farman HF-20“ (Abb. 146) diese Auffahrt schlagartig beendete.<sup>228</sup> Dieser Vorfall galt als die größte Katastrophe der österreichischen Luftschiffahrt (Abb. 147-149) und ging außerdem als einziger Zusammenstoß eines

<sup>223</sup> Ebd., S. 54.

<sup>224</sup> MANNSBARTH 1931, S. 56.

<sup>225</sup> STER, RINGL 2017, S. 112, 116.

<sup>226</sup> Ebd., S. 117.

<sup>227</sup> KEIMEL 1980, S. 57.

<sup>228</sup> STER, RINGL 2017, S. 139-142.



Abb. 147 Überreste der Flugkörper an der Absturzstelle



Abb. 148 Überreste des Flugzeugs

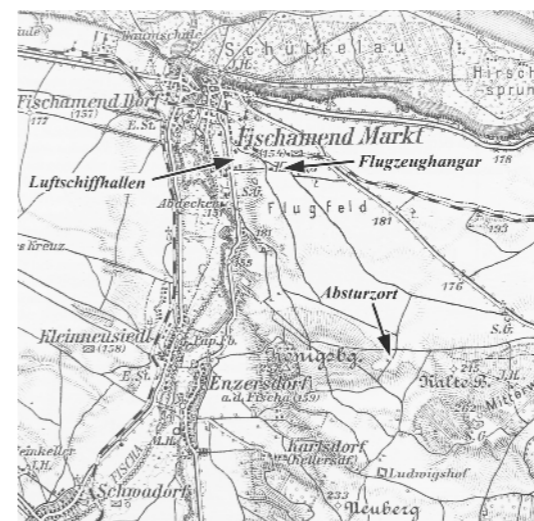


Abb. 149 Verortung des Unglücksorts

Flugzeuges mit einem Luftschiff in die Geschichte des Flugwesens ein.<sup>229</sup> In den Tagen nach dem Unglück berichtete eine Vielzahl der damaligen Printmedien über das tragische Geschehen in Fischamend, so beispielsweise auch „Das interessante Blatt“, eine ehemalige Wochenzeitung aus Wien.<sup>230</sup> In Folge der gemeinschaftlichen Begräbniszereemonie für alle neun Unglücksopfer auf dem Wiener Zentralfriedhof flogen damals Flieger in- und ausländischer Herkunft in einer vereinten Ehrenformation am Himmel über den Trauergästen. Dieses Geschehen markiert das letzte Mal, dass Piloten verschiedener Staatsangehörigkeiten vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs zusammen und vereint über den Himmel zogen.<sup>231</sup> Nicht selten wird die sogenannte „Körting-Katastrophe“ auch als Vorbote des nahenden Kriegs gedeutet, da zwischen dem Absturz des Luftschiffs und dem tödlichen Attentat auf das Thronfolgerpaar Erzherzog Franz Ferdinand und seiner Gattin Sophia in Sarajevo am 28. Juni 1914 lediglich acht Tage vergingen.<sup>232</sup>

<sup>229</sup> MANNSBARTH 1931, S. 57-58.

<sup>230</sup> SWOBODA, Othmar, Bernhard, FUCHS, Das interessante Blatt, 8. Jahrgang, Nr. 26, Ausgabe 25.06.1914, Wien, S. 1.

<sup>231</sup> BLASI, Walter, Bernhard, TÖTSCHINGER, Die k.u.k. Luftfahrtruppen. Zur Geschichte von Österreich-Ungarns „Luftakrobaten“, Schleinbach 2017, S. 13.

<sup>232</sup> Ebd., S. 158.

Neben den Militärluftschiffen, die der Standort Fischamend hervorbrachte, gesellte sich, im Zuge der Konstruktion der in Privatbesitz stehenden Stagl-Mannsbarth-Halle, im Jahr 1911 der gleichnamige, ebenfalls private Lenkballon dazu. Das Stagl-Mannsbarth-Luftschiff (Abb. 150) wurde als „halbstarre“ Prallkonstruktion errichtet und tätigte seine Erstfahrt am 9. März 1911.<sup>233</sup> Durch Ingenieur Hans Otto Stagl sowie den Luftschiffkonstrukteur Oberstleutnant Franz Mannsbarth, der zusammen mit Hinterstoisser und anderen Größen des Luftfahrwesens als einer der ersten Lenkballonführer Österreichs aus der Geschichte hervorgeht<sup>234</sup>, entstand der damals weltweit größte Lenkballon im Luftschiffhafen von Fischamend, der von zwei 150 PS starken Daimler-Motoren betrieben wurde.<sup>235</sup> Von großer Bedeutung für das Objekt war vor allem die Durchführung des ersten Passagierflugverkehrs im Jahr 1912. Dennoch ging der ursprüngliche Verkaufsplan der Privatinvestoren nicht auf, da sich das Kriegsministerium nach und nach der Anschaffung zukunftssicherer Flugzeuge widmete, wodurch die Luftschiffe zusehends in Vergessenheit gerieten<sup>236</sup> und auch dieser Lenkballon schließlich im Jahr 1914 vernichtet wurde.<sup>237</sup>

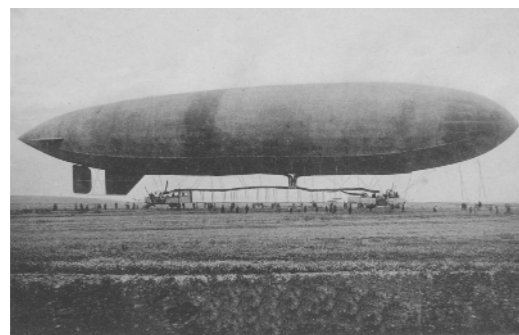


Abb. 150 „Stagl-Mannsbarth“-Luftschiff

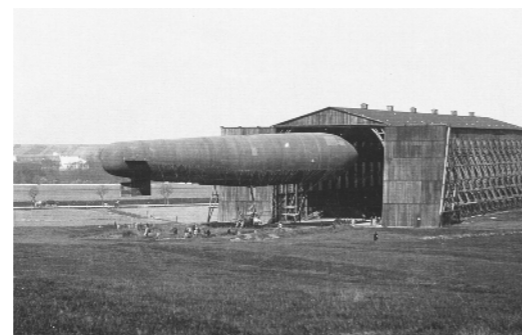


Abb. 151 „Boemches“-Luftschiff

Ebenfalls in der Mannsbarth-Stagl-Halle wurde schließlich das vierte Militärluftschiff Fischamends mit der offiziellen Bezeichnung „M.IV“ stationiert, welches aufgrund des Entwurfs von Hauptmann Friedrich Boemches die Zusatzbezeichnung „Boemches“ erhielt (Abb. 151).

<sup>233</sup> Ebd., S. 129.

<sup>234</sup> PIZZINI, Ricco, *Der Aero-Club und Österreichs Luftfahrt von 1901-1931*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 30.

<sup>235</sup> KEIMEL 2003, S. 12.

<sup>236</sup> MANNSBARTH 1931, S. 59.

<sup>237</sup> KEIMEL 1980, S. 61.

Es handelte sich hierbei um ein „unstarres“ Prallluftschiff, dessen Erstfahrt am 16. April 1912 erfolgte, bevor Boemches seine Konstruktion schließlich dem Heer überließ.<sup>238</sup> Ab diesem Zeitpunkt wurde es jedoch nicht mehr aktiv genutzt<sup>239</sup>, wodurch man es bereits Ende desselben Jahres in den Ruhestand versetzte und abbaute.<sup>240</sup>

Während der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg galt die Verwendung der Luftschiffhallen demnach ausschließlich dem Einstellen der verschiedenen, hier stationierten Lenkballontypen sowie deren Reparatur- oder auch Adaptionsarbeiten.<sup>241</sup> Dies änderte sich jedoch noch vor Kriegsausbruch im Juli, als eine Umnutzung der bestehenden Hallen angestrebt wurde.<sup>242</sup> Zu diesem Zweck wurde der Innenraum der Körtinghalle bereits kurz darauf durch eine hölzerne Trennwand geteilt, um den nördlichen Trakt künftig als Depot zu nutzen, während der vordere Bereich am Haupteingangportal später als Standort für bedeutsame Forschungsarbeiten diente.<sup>243</sup>

Auch in den Jahren davor sorgte ein verbreitetes Umdenken weg von der Luftschiffindustrie und hin zur Konstruktion von Motorflugzeugen für bedeutende Veränderungen in der Fischamender Anlage. Grund für diesen progressiven Umbruch war zum einen die rasante, positive Entwicklung des Flugzeugbaus, die eine namhafte Zukunft für die motorbetriebenen Fluggeräte versprach.<sup>244</sup> Zum anderen waren es in den Jahren 1911 und 1912 aus der Sicht des damaligen Heeres vor allem die vielversprechenderen finanziellen Möglichkeiten, die die Umstellung von Luftschiffen zu Flugobjekten nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ vorantrieben.<sup>245</sup> Landesweit betrachtet, wurden in der österreichisch-ungarischen Monarchie in den Jahren 1909 bis 1914 etwa 150 Motorflugmaschinen der unterschiedlichsten Typen errichtet, wobei sich der Standort Fischamend nach und nach an der steigenden Anzahl an Flugzeugen im Land beteiligte.<sup>246</sup> Am 02. April 1911 übernahm die Militäraeronautische Anstalt in

<sup>238</sup> STER, RINGL 2017, S. 128.

<sup>239</sup> MANNSBARTH 1931, S. 58.

<sup>240</sup> STER, RINGL 2017, S. 128.

<sup>241</sup> Ebd., S. 63.

<sup>242</sup> Ebd., S. 200.

<sup>243</sup> Ebd., S. 66.

<sup>244</sup> MANNSBARTH 1931, S. 60.

<sup>245</sup> STER, RINGL 2017, S. 198.

<sup>246</sup> LENOTTI 1982, S. 43.



Niederösterreich das erste Modell, eine Etrich-Taube, die sogleich am 19. April 1911 in den aktiven Dienst gestellt wurde. Nun erfolgte die Beauftragung durch die Luftschifferabteilung, das Areal sowie die Einrichtungen der Anlage zu nutzen, um unterschiedlichste Flugzeugtypen auf die Verwendung für Heereszwecke zu testen. Exakt ein Jahr darauf begann die Heeresverwaltung mit der internen Umstrukturierung des Standorts, wobei man Oberstleutnant Emil Uzelac am 24. April 1912 zum neuen Kommandanten der Luftschifferabteilung ernannte und Fischamend im Zuge dessen auch zum Testflughafen avancierte, dem sogleich der erste Hangar mit einem Einstellraum für acht Flugzeuge angegliedert wurde.<sup>247</sup> Zunächst nutzte man die Anlage lediglich für Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten<sup>248</sup>, während mit der Gründung der Fliegerwerft in Fischamend im Jahr 1913 auch die eigenständige Fertigung von Fluggeräten hinzukam, wodurch sich der Standort nun aktiv an der motorbetriebenen Flugzeugindustrie beteiligen konnte.<sup>249</sup> In dieser Funktion errichtete man Aufklärer sowie Schulflugzeuge verschiedenster Typen und kümmerte sich ebenfalls um den Einbau von Flugmotoren in die Rümpfe von Etrich-Tauben, deren Anlieferung durch die Firma Lohner erfolgte. Um die einzelnen Modelle später zuordnen zu können, bekamen die Fabriken jeweils bestimmte Erkennungsnummern zugewiesen. Der Standort Fischamend bekam hierbei die Nummernreihen 70 zugewiesen. Unter dieser Bezeichnung lieferte die Fliegerwerft in den kommenden Jahren eine Vielzahl an Flugzeugen an das Heer, wie beispielsweise die verschiedenen Modelle der Etrich-Tauben (Abb. 152-153) sowie Pfeilflieger nach dem Patent der Firma Lohner (Abb. 154-155) in den Jahren 1913 und 1914.<sup>250</sup>



Abb. 152 Etrich A-I Taube in Fischamend

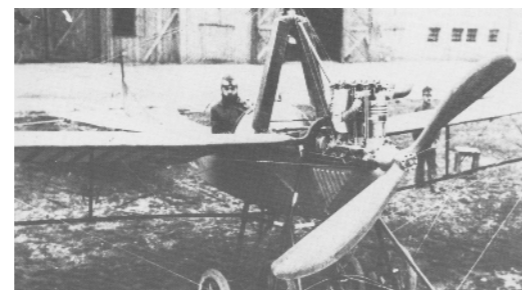


Abb. 153 Etrich A-II Taube in Fischamend

<sup>247</sup> KEIMEL 1980, S. 248.

<sup>248</sup> LENOTTI 1982, S. 43.

<sup>249</sup> KEIMEL 1980, S. 248-249.

<sup>250</sup> Ebd., S. 249.



Abb. 154 Lohner B-I Flugzeug



Abb. 155 Lohner B-II Flugzeug

So waren in Fischamend zu Ausbruch des Ersten Weltkriegs am 28. Juli 1914 keinerlei für den Kampf nützliche Luftschiffe mehr vorhanden, da die österreichisch-ungarische Heeresverwaltung nun alle ihre materiellen und physischen Kräfte in den Ausbau der motorbetriebenen Flugzeugrüstung investierte.<sup>251</sup> Abgesehen davon, spielten auch die deutlich eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten des Heeres eine Rolle im Hinblick auf den Verzicht von weiteren Luftschiffen für kriegerische Zwecke. In diesem Fall kam der Monarchie diese Knappheit jedoch zugute, da sich das österreichisch-ungarische Reich, im Gegensatz zu den anderen Großmächten wie beispielsweise Deutschland, durch die Außerdienststellung der militärischen Lenkballone vor Kriegsbeginn enorme materielle und auch personelle Verluste ersparte.<sup>252</sup>

<sup>251</sup> MANNSBARTH 1931, S. 60.

<sup>252</sup> LENOTTI 1982, S. 46-47.

#### 4.2.2. ERSTER WELTKRIEG (1914-1918)

Trotz der fortschreitenden Entwicklung und des militärischen Umdenkens, befand sich die motorbetriebene Aviatik in Österreich-Ungarn kurz vor Kriegsausbruch noch in seinen Anfängen.<sup>253</sup> So besaß die heimische Fliegerbrigade zu Kriegsbeginn lediglich eine überschaubare Anzahl an Etrich-Tauben sowie Lohner-Pfeilfliegern, wobei das einzige, für den Serienbau qualifizierte Werk, die Firma Lohner aus Wien, dem Heer bis dahin erst 43 Tauben und 52 Pfeilflieger bereitstellen konnte. Im Sinne einer raschen Aufrüstung wurden im August 1914 etliche Flugmaschinen aus Deutschland angefordert.<sup>254</sup> Wie bereits in vergangenen Zeiten entwickelte sich der Krieg als wirksamster Antriebsmotor sowohl für den technischen Fortschritt als auch für die expandierende, industrielle Produktion. Schlag auf Schlag entstand ein Netzwerk einer bedeutsamen Flugzeugindustrie und schon bald darauf wurden im österreichisch-ungarischen Reich Jagdflugzeuge, Bomber und Aufklärer vielerorts in Serie produziert.<sup>255</sup>

Ein Teil der damals aufstrebenden Luftfahrtindustrie war auch das Fliegerarsenal in Fischamend. Während das Werk zu Zeiten des Kriegsausbruchs lediglich zwölf Beamte und 460 Mitarbeiter zählte, war die Anzahl der Beschäftigten gegen Ende 1918 bis hin zu 210 Beamten sowie knapp 4.500 Mann gestiegen.<sup>256</sup> Dieser Zuwachs an Personal war im Sinne des stetigen Wachstums der Anlage notwendig, da dem Standort während der Kriegsjahre eine großflächige Flugzeugfabrik, weitere Reparaturwerkstätten sowie ein weitläufiges Flugfeld südöstlich des Ortsgebiets angegliedert wurden.<sup>257</sup> Bereits im Spätherbst 1914 erfolgte eine erstmals bedeutsame Erweiterung mehrerer Flugzeugwerke der Monarchie, wie etwa der Firmen Lohner, Lloyd oder Ufag sowie unter anderem auch des Fliegerarsenals in Fischamend. Im Jahr 1915 lieferten schließlich insgesamt zehn heimische Produktionsstätten unterschiedlichste Flugzeugtypen und -modelle an das heimische Heer, sieben davon befanden sich in Österreich, während drei Werke in Ungarn stationiert waren.<sup>258</sup>

<sup>253</sup> STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikszeitalter 1873-1918, Band 2*, Wien/München 1985, S. 101-102.

<sup>254</sup> KEIMEL 1980, S. 231.

<sup>255</sup> STERK 1985, S. 103.

<sup>256</sup> KEIMEL 1980, S. 233.

<sup>257</sup> Ebd., S. 50.

<sup>258</sup> GABRIEL 1971, S. 143-144.

Durch die, für die k.u.k. Monarchie, verheerenden ersten Kriegsmonate und die damit verbundenen Geschehnisse, litt das Heer in Bezug auf ausreichend qualifizierte Kampfpiloten sowie den, für die Flugzeuge zuständigen Mitarbeitern im Werk, schon bald an einem akuten Personalmangel. So kam es noch im November 1914 zur Einrichtung der „Fliegerkompanie 12“ auf dem Areal der Fischamender Anlage. Die Truppe wurde jedoch nicht in den Kampf entsandt, sondern lediglich als Reservekorps in der Heimat stationiert, um die Ausbildung neuer Piloten sowie Bodenpersonals bestmöglich voranzutreiben.<sup>259</sup>

Kurz darauf erlebte auch das Flugwesen nach dem Prinzip „leichter als Luft“ einen erneuten Aufschwung in Fischamend. Infolge der Erkenntnis, dass sich Ballone vor allen Dingen im Stellungskrieg als erfolgreiche Höhenbeobachter erwiesen, entschied man sich im Jahr 1915, neben den bereits bestehenden Einheiten, noch vier weitere Ballonabteilungen zu integrieren.<sup>260</sup> Durch den weiterhin verheerenden Kriegsverlauf war der Bestand an Piloten und Bodenpersonal im österreichisch-ungarischen Heer auch im Jahr 1915 nie ausreichend, wodurch in geringem zeitlichen Abstand zwei Mal die Eingliederung von fünf neuen Fliegersatzkompanien vollzogen wurde, wovon sich jeweils eine im Fliegerarsenal in Fischamend befand. Dadurch konnte sich die Anzahl an Mitarbeitern in den Truppen zumindest bis 1916 zeitweise erholen.<sup>261</sup> In diesem Jahr stand in Fischamend vor allen Dingen die Fertigung der Hansa Brandenburg B-I (Abb. 156), in unterschiedlicher Ausführung in Bezug auf die Motorstärke im Vordergrund. Diesen Doppeldecker-Flugzeugtyp errichtete das Arsenal in erster Linie für Ausbildungszwecke<sup>262</sup>, zusammen mit einer geringfügigen Anzahl an Lohner B-I und B-II Modellen (Abb. 154-155), die ebenfalls für den schulischen Betrieb hergestellt wurden.<sup>263</sup> Herausfordernd war für die Fliegerwerke der k.u.k. Monarchie in den Jahren ab 1915 auch der



Abb. 156 Hansa-Brandenburg B-I Flugzeug

<sup>259</sup> MELICHAR 2009, S. 162.

<sup>260</sup> Ebd., S. 162.

<sup>261</sup> Ebd., S. 164.

<sup>262</sup> KEIMEL 1980, S. 233, 243, 250.

<sup>263</sup> BLASI, TÖTSCHINGER 2017, S. 100.



zunehmende Mangel an notwendigen Betriebsstoffen, wie etwa Schmieröl, wodurch schon bald die Leistungsfähigkeit der Flugmotore nachließ.<sup>264</sup> Ebenso sorgte ein steigender Engpass an Rohmaterialien sowie die zunehmende Kohleknappheit für weitere Rückschläge in der Produktion und Instandsetzung von Flugapparaten, während feindliche Großmächte Rohstoffe aus aller Welt beziehen konnten. Die quantitative und qualitative Unterlegenheit des österreichisch-ungarischen Heeres zeigten sich trotz großer Anstrengungen immer deutlicher.<sup>265</sup>

Als der ungarische Hauptmann Stephan Petrőczy von Petrőcz im Jahr 1917 zum neuen Kommandanten der Anlage ernannt wurde, lag der Fokus im Fischamender Werk bis zum Kriegsende im Wesentlichen bei gleichbleibenden Aufgaben. Man kümmerte sich unter Petrőcz vor allem um die Modifikation veralteter Einrichtungen des Werks und baute ausgediente Flugzeuge zu Schulmaschinen um oder überprüfte diese und setzte sie instand (Abb. 157-162).



Abb. 157 Tragflächenbau



Abb. 158 Tragflächenbespannung



Abb. 159 Feinmetallarbeiten

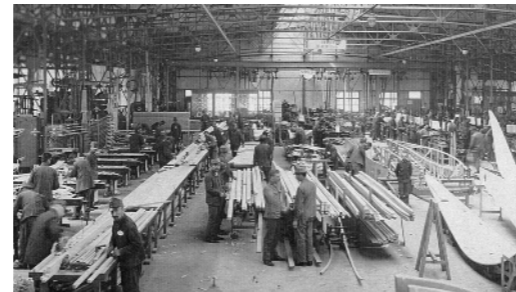


Abb. 160 Großarbeiten in der Montagehalle

<sup>264</sup> Autor unb., *Die österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkriege*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 142-143.

<sup>265</sup> GABRIEL 1971, S. 144.



Abb. 161 Formenentwicklung für Propellerelemente

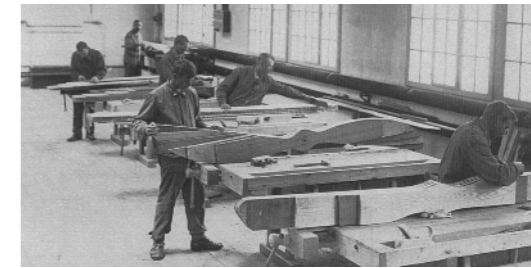


Abb. 162 Propellerbearbeitung auf den Werkbänken

Entwickelt wurden in der Anlage auch Geräte und Waffen, wie etwa verschiedene Maschinengewehre, die für den Kriegsgebrauch an den Flugzeugen montiert wurden.<sup>266</sup> Eine zentrale Rolle spielte das Fliegerwerk in Fischamend auch bei der Erprobung verschiedener, technischer Innovationen, die Teil der allgemeinen Flugthematik waren. Sowohl flugtechnische Instrumente, Luftschrauben oder ganze Motor- und Flugzeugtypen wurden in den Einrichtungen des Areals getestet.<sup>267</sup> So gehörte Fischamend während der Zeit des Ersten Weltkriegs zu den wichtigsten Fertigungs-, Schulungs-, Export- und Versuchsstellen der Flugzeugtechnik im damaligen österreichisch-ungarischen Reich. Auch im Laufe des letzten Kriegsjahres 1918 erzielten die Werke der Monarchie nochmals eine Gesamtproduktion von 1.600 Flugzeugmodellen<sup>268</sup>, was mehr als die Hälfte der insgesamt zu Kriegszeiten innerhalb des österreichisch-ungarischen Reichs hergestellten Geräte ausmachte.<sup>269</sup>

*„Es gab wohl keinen Militärfieger der alten Monarchie, der nicht ein oder das andere Mal [sic] im Laufe seiner Dienstzeit für einige Zeit in Fischamend gewelt hätte, um hier eine Ausbildung zu erhalten. Namen bekannter Flieger dieser Zeit und Namen berühmter Konstrukteure sind mit dem Namen Fischamend verbunden.“<sup>270</sup>*

Insgesamt umfasste das Fischamender Fliegerarsenal mit Kriegsende am 11. November 1918 eine Vielzahl an Einrichtungen und Gebäuden mit unterschiedlichsten Funktionen, da es sich

<sup>266</sup> MELICHAR 2009, S. 163, 166.

<sup>267</sup> Ebd., S. 166, 177.

<sup>268</sup> Ebd., S. 158.

<sup>269</sup> Autor unb., *Die österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkriege*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 142.

<sup>270</sup> MOLFENTER 1964, S. 186.

bei der Anlage um eine über die Jahre hinweg gewachsene Institution handelte. Dazu gehörte die Bauleitung, die Kommandozentrale, die Fliegerwerft, die Versuchswerkstätte, das Motoren- sowie das Flugzeugwerk, das Gaswerk für die verbleibenden Ballone, die Mechanikerschule und die Radiowerkstätte.<sup>271</sup> Weitere Bestandteile der Anlage, wie Unterkünfte, Baracken, Depothäuser und andere Bauwerke sind auf der detaillierten, historischen Übersichtskarte der Fliegerwerft aus dem Archiv des Heimatmuseums vermerkt.<sup>272</sup> Allfällige Unleserlichkeiten im historischen Plandokument konnten erfreulicherweise zum Großteil durch eine weitere Ortskarte aus dem Archiv des Fischamender Wasserwerks ergänzt werden, die ebenfalls erklärende Beschriftungen über die jeweiligen Nutzungen der Bauwerke erhält.<sup>273</sup> So konnte eine allgemeine Übersicht der ehemaligen Militäraeronautischen Anstalt und späteren Fliegerwerft Fischamends erstellt werden (Abb. 163), die die Größe der einstigen Anlage nochmals vor Augen führt.

<sup>271</sup> MELICHAR 2009, S. 70.

<sup>272</sup> o. Aktnr., Lageplan über die Objekte der Fliegerwerft in Fischamend, Gebäudeverwaltung in Fischamend, Fischamend November 1919, in: Archiv Heimatmuseum Fischamend, Hauptplatz, Stadtturm, Fischamend, 2401.

<sup>273</sup> o. Aktnr., Situation der Rohrleitung Luftfahr-Werft, Technisches Büro C. Korte & Co., Wien November 1916, in: Archiv des Wasserwerks Fischamend, Am Damm 10, Fischamend, 2401.



Gebäudeverwaltung in Fischamend.

# Lageplan über die Objekte der Dref. in Fischamend.



Abb. 163 Originalhistorischer Lageplan der damaligen Militäraeronautischen Anlage aus dem Jahr 1919



#### 4.2.3. ZWISCHENKRIEGSZEIT (1918-1939)

Das Ende des Ersten Weltkriegs brachte auch den vorübergehenden Niedergang der Flugindustrie in der ehemaligen Monarchie Österreich-Ungarns mit sich.<sup>274</sup> Professionell ausgebildete Piloten und zugehöriges Bodenpersonal sowie intakte Maschinen waren jedoch noch vorhanden<sup>275</sup> und auch in den Flugzeugfabriken des ehemaligen Reichs fanden sich eine Vielzahl an gerade fertiggestellten oder im Bauprozess befindlichen Flugapparaten, demzufolge man auf eine Anzahl von etwa 1.000 nutzungstauglichen Flugzeugen schließen kann.<sup>276</sup> Die mit Kriegsende am 11. November 1918 gegründete Volkswehr Deutschösterreich, Heim- und Ortswehren aber auch die Polizei ermöglichten schließlich die Rettung eines beträchtlichen Teils der übrigen Maschinen, wodurch bereits im Dezember 1918 zwölf Fliegerhorste entstanden, zu denen auch das Arsenal in Fischamend gehörte.<sup>277</sup> Durch die voranschreitenden Friedensverhandlungen der Siegermächte und dem daraus resultierenden Vertrag von Saint Germain war jedoch ein frühes Ende der, erst kürzlich ins Leben gerufenen, Volkswehr abzusehen.<sup>278</sup> So legte dieser in Artikel 144 eindeutig fest, dass Österreich fortan keinerlei Luftstreitkräfte, sei es zu Land oder zu Wasser, in seinem Heer führen dürfe. Weiters untersagte der Vertrag dem Land durch die Artikel 147 und 148 die Herstellung sowie Ein- und Ausfuhr von Flugapparaten oder Geräteteilen wie Motoren. Zum großen Missfallen des österreichischen Heeres verpflichtete man sich sogar der Auslieferung sämtlichen militärischen Materials, insbesondere auch der Flugmaschinen an die Siegermächte und sah einer Demolierung aller noch im Land vorhandenen Einrichtungen für kriegerische Zwecke entgegen, die ebenfalls von den Alliierten vollzogen wurde.<sup>279</sup> Im Zuge dieser Vorlage an Bestimmungen für das österreichische Heer erkannte man die Sorgen der Siegermächte, die einer neuerlichen Aufrüstung und einem Umbau zu militärischen Zwecken galten, welche damit zunichte gemacht werden sollten.<sup>280</sup>

<sup>274</sup> MOLFENTER 1964, S. 186.

<sup>275</sup> STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikzeitalter 1918-1938*, Band 3, Wien/München 1986, S. 81.

<sup>276</sup> REISINGER, Rupert, *Und sie flogen doch. Die Polizeiflugzeuge Deutschösterreichs 1918/1919 und der Ersten Republik Österreich 1919-1938*, in: *Österreichische Militärgeschichte* 2005, Folge 9, Wien 2005, S. 6.

<sup>277</sup> Ebd., S. 6.

<sup>278</sup> GABRIEL 1971, S. 220.

<sup>279</sup> REISINGER 2005, S. 6-7. zit. n. Staatsvertrag von Saint-Germain-en-Laye vom 10. September 1919. V. Teil, Abschnitt III. Bestimmungen über militärische und Seeluftfahrt, Artikel 144 und Artikel 147. in: *Rechtsinformationssystem des Bundes*, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10000044> [05.03.2023]

<sup>280</sup> STERK 1986, S. 81.

So wurde bereits Ende August 1919 mit den Zerstörungen vonseiten der Alliierten begonnen (Abb. 164-167), während das Staatsamt für Heereswesen eine Rettungsaktion zum Erhalt eines Teilbestands der Maschinen und zugehörigen Gerätschaften startete.<sup>281</sup> Durch die Gründung der „militärischen Flughafenpolizei“ kam es nämlich am 24. August 1919 zur Aufstellung von Polizeiflugstaffeln in Graz, Wiener Neustadt und am Areal der ehemaligen Anlage in Fischamend.<sup>282</sup> Zwar verminderte sich die Standortgröße in Fischamend durch die demolierenden Arbeiten der alliierten Streitmächte zusehends, die Kasernen und Werksanlagen blieben jedoch glücklicherweise erhalten. Alle geräumigen Flugzeughangars sowie die beiden monumentalen Luftschiffhallen wurden abgetragen und zum Teil in die Länder der Siegerstaaten abtransportiert.<sup>283</sup> Die neu entstandene Polizeistaffel des Ortes (Abb. 168) verfügte nun über sechs Flugzeuge (Abb. 169) und bekam offiziell die Überwachung des Grenzabschnitts von Znaim bis zum steirischen Gebiet als Auftrag erteilt, da den Alliierten als Begründung für die Aufstellung der Polizeistaffeln der Grenzschutz gegen Ungarn vorgelegt wurde.<sup>284</sup>



Abb. 164 Zerstörung/Abtransport durch Alliierte



Abb. 165 Zerstörung/Abtransport durch Alliierte



Abb. 166 Zerstörung/Abtransport durch Alliierte



Abb. 167 Japanische Delegation in Fischamend

<sup>281</sup> GABRIEL 1971, S. 220-221.

<sup>282</sup> REISINGER 2005, S. 11.

<sup>283</sup> MOLFENTER 1964, S. 186.

<sup>284</sup> REISINGER 2005, S. 11.





Abb. 168 Piloten der Polizeiflugstaffel Fischamend



Abb. 169 „Aviatik Berg D-I“ der örtlichen Polizei

Die Geschichte und Entwicklung der österreichischen Polizeiflugstaffeln nahm ihren Lauf, bis schließlich im März 1920 deklariert wurde, dass der Staatsvertrag von Saint Germain auch die Vernichtung und Auslieferung der Polizeiflugzeuge vorsah. Neben der in Fischamend ansässigen Polizeistaffel verfügte der Standort zu diesem Zeitpunkt noch über zwölf weitere Fluggeräte, die als Reservemaschinen eingelagert wurden. Über einen Zeitraum voller Verhandlungen, Widerstände und Diskussionen zwischen dem österreichischen Staatsamt für Heereswesen und den Alliierten fiel die Entscheidung schließlich zugunsten der Siegermächte, woraufhin bis März 1922 alle dem Militär und der Polizei zugehörigen Flugapparate zerstört wurden.<sup>285</sup>

Nach diesem Rückschlag unterzog man die übrigen Anlagen und Einrichtungen in Fischamend nun einer Umnutzung für gänzlich andere Zwecke. Nach dem anfänglichen Versuch das Areal in gemeinschaftliche Werke umzustrukturieren, ließen sich nach deren Auflösung unterschiedliche Fabriken und Werkstätten in den umfangreichen Räumlichkeiten nieder. In den verbliebenen Hallen entlang der Enzersdorfer Straße gliederten sich mehrere Betriebe ein, darunter die Presstuchfabrik Spitz, die Tuchfabrik Swoboda, eine Motorboot- und Möbelbau-firma, die Seidenfabrik Kary, die Waagenfabrik Florenz und die Sägeblattfabrik der Familie Wüster. Auch in anderen übriggebliebenen Bauwerken aus der Zeit der Militäraeronautischen Anstalt fanden sich in der Zwischenkriegszeit verschiedene private Betriebe ein, die die Gebäude durch eine weiterhin aktive Nutzung am Leben erhielten.<sup>286</sup>

<sup>285</sup> Ebd., S. 21,29.

<sup>286</sup> MOLFENTER 1964, S. 186-187.

Einige Jahre ohne militärischen Flugverkehr in Österreich vergingen, bis ein Abkommen mit den Alliierten<sup>287</sup> dem Bundesheer schließlich die Berechtigung zur Ausbildung von zwölf Fliegeroffizieren erteilte (Abb. 170).<sup>288</sup> Nach der darauffolgenden Einrichtung einer Jagdstaffel im Jahr 1933 entwickelte sich die flugtechnische Ausbildung erneut in eine zusehends militärische Richtung, zuerst unter einer gewissen Tarnung gegenüber den Alliierten, danach auch immer offenkundiger, bis die Republik um 1936 bereits eine neue Flotte von etwa 300 äußerst modernen Flugzeugen besaß.<sup>289</sup> Zwei Jahre später kam es unmittelbar nach dem Anschluss an das Deutsche Reich zur Gründung der Wiener Neustädter Flugzeugwerke am 28. März 1938 durch den Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, Hermann Göring. Als Funktion dieser Werksbetriebe wurde die fabrikmäßige Erzeugung und Reparatur sowie die Vercharterung von Flugzeugen, die Durchführung von Rund-, Strecken- oder Reklameflügen und die Beteiligung in Kombination mit dem Erwerb von ähnlichen Firmen angegeben.<sup>290</sup> Zu den insgesamt sieben Werksstandorten des Betriebs gehörte schon bald auch das Areal des ehemaligen Fischamender Fliegerarsenals.<sup>291</sup> Da eine Vielzahl der angesiedelten Firmen die Weltwirtschaftskrise nicht überstand<sup>292</sup> und der wirtschaftliche Ausstoß der Privatbetriebe zum Großteil schon seit den 1930er Jahren ins Stocken geriet, entschied man sich dafür, die Betriebe wieder auszumieten und stattdessen einen Standort der Wiener Neustädter Flugzeugwerke in Fischamend zu eröffnen, wodurch der Ort erneut seinen aktiven Beitrag zur Luftfahrtindustrie Österreichs leistete.<sup>293</sup>

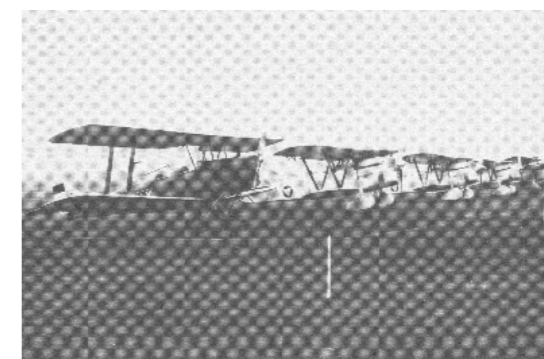


Abb. 170 Flugzeuge des ö. Bundesheers im Jahr 1936

<sup>287</sup> GABRIEL 1971, S. 221.

<sup>288</sup> STERK 1986, S. 83.

<sup>289</sup> Ebd., S. 83.

<sup>290</sup> HABERFELLNER, Wernfried, Walter, SCHROEDER, *Wiener-Neustädter Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.*, Graz 1993, S. 19.

<sup>291</sup> Ebd., S. 224.

<sup>292</sup> SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 20.

<sup>293</sup> MOLFENTER 1964, S. 186-187.

#### 4.2.4. ZWEITER WELTKRIEG (1939-1945)

In der Zeit des Zweiten Weltkriegs erlebte die österreichische Luftfahrtindustrie ein Aufschwung, der vor allen Dingen den Ausbau des heimischen Militärs begünstigte. Zahlreiche Betriebe sowie Firmenanlagen im Land wurden umgenutzt, um künftig den heeresbezogenen Rüstungsarbeiten zu dienen. So geschah es auch mit der ehemaligen Wiener Neustädter Flughafenbetriebsgesellschaft, die einen Übergang zu den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ durchlief.<sup>294</sup> Ein Teil dieses im Land verteilten Werks<sup>295</sup> waren bald auch die Betriebsgebäude der ehemaligen Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend. Denn nachdem sich die Werke I und II in Wiener Neustadt zusehends einer entsprechenden Auslastung erfreuten, begann die Suche nach einem neuen Standort für eine profitable Erweiterung des Konzerns. Die Wahl fiel schließlich auf die leerstehenden und zum Teil temporär umgenutzten Hallen in der niederösterreichischen Gemeinde östlich von Wien, die nunmehr als Werk III des Konzerns geführt wurden.<sup>296</sup> Nachdem Anfang Oktober 1939 der Beschluss für die Expansion nach Fischamend vonseiten des Reichsluftfahrtministeriums gefasst wurde, begannen sogleich die nötigen Räumungs-, sowie Instandsetzungsarbeiten. Auch einige neue, erforderliche Gebäude wurden dem bestehenden Betriebsgelände angegliedert und das Personal wurde eingeschult, bis schließlich im Sommer 1940 aktiv mit den Arbeiten begonnen werden konnte (Abb. 171). Das Hauptaugenmerk im Flugzeugwerk III lag auf der Reparatur beschädigter Tragflächenelemente der Flugzeugtypen Messerschmitt Bf 109, Heinkel He 111 sowie der Junkers Ju 88.<sup>297</sup> Auch an der rasanten Fertigungssteigerung im Jahr 1942 war das Werk III maßgebend beteiligt (Abb. 172-177), wodurch im Zuge der Verdoppelung des bisherigen Ausstoßes die Anlagen zu dieser Zeit sogar nochmals um weitere Einrichtungen wie Baracken und Lagerräume erwei-

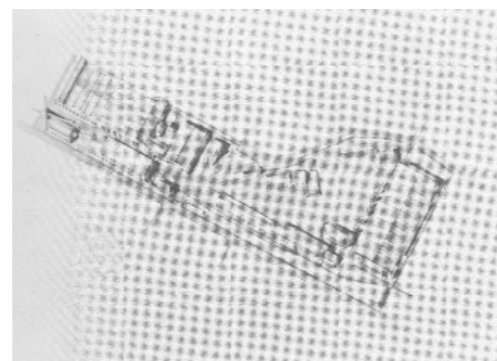


Abb. 171 Werk III zu Beginn um 1939/1940

<sup>294</sup> KEIMEL 2003, S. 17.

<sup>295</sup> HABERFELLNER, SCHROEDER 1993, S. 224.

<sup>296</sup> SCHIRER 2014, S. 20.

<sup>297</sup> HABERFELLNER, SCHROEDER 1993, S. 160. zit. n. SCHAUSBERGER, Norbert, *Rüstung in Österreich 1938-1945. Eine Studie über die Wechselwirkung von Wirtschaft, Politik und Kriegsführung*, Wien 1970, S. 77.

tert wurden (Abb. 178).<sup>298</sup> Nur durch den enormen Beitrag von Standorten wie Klagenfurt, Ternitz und auch der Anlage in Fischamend konnten die Wiener Neustädter Flugzeugwerke zu dieser Zeit eine Ausstoßerhöhung von bis zu 150 „Messerschmitt Bf 109“ Jagdflugzeugen pro Monat erreichen.<sup>299</sup>



Abb. 172 Fertigung von Bf 109 Flächen im Werk III



Abb. 173 Tragflächenfertigung im Werk III



Abb. 174 Bahnverladung der Tragflächen im Werk III



Abb. 175 Kleinteilfertigung im Werk III



Abb. 176 Flugzeugreparatur im Werk III



Abb. 177 Versandfertige Tragflächen im Werk III

<sup>298</sup> SCHIRER 2014, S. 21-25.

<sup>299</sup> SCHAUSBERGER, Norbert, *Die Bedeutung Österreichs für die deutsche Rüstung während des Zweiten Weltkriegs*, in: SCHOTTELIUS, Herbert, Manfred, MESSERSCHMIDT [Hrsg.], *Militärgeschichtliche Mitteilungen (MGM)*, Nr. 11, 1972, Freiburg, S. 70.



Die Produktion nahm schließlich ihren Lauf bis zu dem vernichtenden kriegerischen Ereignis im Jahr 1944, welches durch den enormen Ausbau der Rüstungsindustrie in Fischamend, bewusst das Ortsgebiet traf.<sup>300</sup> Am 12. April 1944 zerstörte ein Bombardement einer US-amerikanischen Fliegertruppe den Großteil des örtlichen Flugzeugwerks (Abb. 179-181). Um 12:17 Uhr erreichte die erste Welle von 38 US-Bomberfliegern das Fischamender Ortsgebiet, die insgesamt 456 Sprengbomben auf die Werksanlagen niederließen, was bereits zu erheblichen Gebäudeschäden an den Fabrikbestandteilen führte. Weitere Wellen bombardierten kurz darauf um 12:21 Uhr und schließlich zuletzt um 12:35 Uhr, wobei jeweils mehrere hunderte Brand- und Sprengbomben das Gemeindegebiet sowie das zugehörige Flugzeugwerk trafen.<sup>301</sup> Nach den Luftangriffen konnten die Werksanlagen durch den Totalausfall und die vollkommene Zerstörung der Anlage ihren Betrieb nicht wieder aufnehmen (Abb. 182-185).<sup>302</sup> Die Auslagerung in umliegende Standorte, wie etwa Ebergassing war zunächst die Folge.<sup>303</sup> Man vertrat die Meinung, dass eine Dezentralisierung der Rüstungsindustrie von Vorteil wäre und die Verwundbarkeit der Produktion einschränken würde, weswegen die Bestandteile des ehemaligen WNF III in Fischamend auf unterschiedliche Ersatzbetriebsstätten und schließlich auch in schützende, zur Verfügung gestellte Eisenbahntunnel aufgeteilt wurden.<sup>304</sup>



Abb. 178 Werk III mit nahendem Kriegsende um 1944

<sup>300</sup> MOLFENTER 1964, S. 186.

<sup>301</sup> SCHIRER 2014, S. 46.

<sup>302</sup> o. Aktnr., Information über Fliegerangriff am 12.04.1944, Wien 13.04.1944, in: AT-OeStA/AdR MaNS LA 1.12.

<sup>303</sup> SCHIRER 2014, S. 52-53.

<sup>304</sup> Ebd., S. 52-53.



Abb. 179 Bombardement am 12.04.1944



Abb. 180 Bombardement am 12.04.1944



Abb. 181 Bombardement am 12.04.1944



Abb. 182 Ausmaß der Zerstörung im Ortsgebiet von Fischamend



Abb. 183 Zerbombtes Rathaus



Abb. 184 Ausmaß der Zerstörung Fischamends



Abb. 185 Ausmaß der Zerstörung Fischamends

Die Luftangriffe an diesem schicksalhaften Tag forderten in Fischamend insgesamt 118 Tote, während 38 Bürger schwer sowie weitere 29 Personen leicht verletzt wurden und sieben Menschen nach dem Bombardement als vermisst galten.<sup>305</sup> Diese Zerstörungstat sowie ein zeitnahe darauffolgender, bedeutend schwächerer und weniger verheerender Luftangriff<sup>306</sup> und schließlich das Ende des Zweiten Weltkriegs ließ die Flugzeugindustrie für immer aus dem Ortsgebiet verschwinden. Doch nur wenige Kilometer entfernt entwickelte sich bereits vor Ausbruch des Kriegs neuerdings ein bedeutsamer Ort des Flugwesens. Der heutige Flughafen Wien-Schwechat, Dreh- und Angelpunkt des modernen Flugverkehrs, ursprünglich entstanden als Flughafen für deutsche Jagdflieger, zwischenzeitlich auch als Flugzeugwerk genutzt, avancierte schließlich zu der heutigen großflächigen und bedeutsamen Anlage, in unmittelbarer Nachbarschaft zu Fischamend. So steht der Ort bis heute, wenn auch auf etwas anderem Weg, in enger Verbundenheit mit dem Flugwesen. Bewohner der Stadtgemeinde können nach wie vor eine Vielzahl an, nunmehr viel größeren Flugmaschinen über ihrer Heimatstadt beobachten oder die Vorgänge auf dem Flughafengelände verfolgen, welches sich zum Teil in Sichtweite vom Ortsgebiet aus, befindet (Abb. 186).<sup>307</sup>



Abb. 186 Internationaler Flughafen Wien-Schwechat in Sichtweite vom Ortsgebiet Fischamend

<sup>305</sup> o. Aktnr., Schadensmeldung über den am 12.04.1944 erfolgten Angriff auf Fischamend, Wien 22.04.1944, in: AT-OeStA/AdR MaNS LA 1.12.

<sup>306</sup> MOLFENTER 1964, S. 213-214.

<sup>307</sup> Ebd., S. 186-187.

### 4.3. BESTEHENDE RELIKTE UND ZEITZEUGEN

Trotz der destruktiven Luftangriffe auf das Fischamender Flugzeugwerk überdauerten einige Bestandteile der ehemaligen Anlage die vergangenen Jahrzehnte und konnten zum Teil bis heute erhalten werden. Sie gelten als bedeutsame Zeitzeugen einer längst vergangenen Geschichte und wurden im Zuge des Entstehens der Militäraeronautischen Anstalt errichtet. Heute findet man die Relikte inmitten der gewachsenen Bebauung der Stadtgemeinde, wo sie sich oft unauffällig in das heutige Stadtbild eingliedern und zum Großteil aktiv genutzt werden.

Vor allen Dingen in der heutigen Dr. Karl Renner-Straße findet man ein breites Spektrum an historischen Gebäuden aus der Zeit des Ersten Weltkriegs. Ehemals siedelten sich hier insgesamt sechs Wohnkasernen (Abb. 186) für die Mitarbeiter des damaligen Luftschiff- sowie Testflughafens an<sup>308</sup>, die infolge des Bombardements vom 12. April 1944 stark in Mitleidenschaft gezogen oder gar zerstört wurden.<sup>309</sup> Heute noch vorhanden, sind die ehemaligen Objekte Nr. 102 und 103, wobei ersteres nach einem verheerenden Bombentreffer nur noch zur Hälfte existiert.<sup>310</sup> Genutzt werden die erst kürzlich sanierten Gebäude nach wie vor als Wohnbauten (Abb. 187). Das dazumal bekannte, sogenannte „108er“-Wohnhaus, aufgrund seines desolaten Zustands auch „Wanzenburg“ genannt<sup>311</sup>, wurde ebenfalls durch die kriegerischen Ereignisse beschädigt und im Jahr 1975 nach jahrzehntelangem Zerfall abgetragen.<sup>312</sup>



Abb. 187 Zerbombte Wohnkaserne Nr. 102



Abb. 188 Heutige Wohnhausanlage Dr. Karl Renner-Straße

<sup>308</sup> MELICHAR 2009, S. 78.

<sup>309</sup> LORENZ et al. 2009, S. 10.

<sup>310</sup> Ebd., S. 10.

<sup>311</sup> MELICHAR, Adalbert, *Bomben, Polenta & bessere Zeiten. Fischamend in der Nachkriegszeit*, Band 1, in: *Fischamender Fotogeschichte(n)*, Fischamend 1989, S. 70.

<sup>312</sup> MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Geliebte Stadt – gelebte Zeit. Erlebtes & Erzähltes*, Fischamend 2019, S. 55.



Auch das unweit entfernt gelegene, ehemalige Offizierswohngebäude (Abb. 189) an der Kreuzung der Dr. Karl Renner-Straße zur Smolekstraße beherbergt heutzutage nach wie vor mehrere Wohneinheiten (Abb. 190). Der Bombenhagel verschonte das Objekt zum Großteil und zusammen mit dem ebenfalls unversehrt gebliebenen, damaligen Offizierscasino (Abb. 191) zeugen die benachbarten Bauwerke von der bedeutenden Ära des Orts.<sup>313</sup> Heute findet der einst populäre Treffpunkt für Aviatiker, Ballonfahrer sowie Piloten<sup>314</sup> seine Verwendung nach wie vor im Zusammenbringen der Mitbürger. Verschiedenste Bälle, Konzerte und Veranstaltungen werden hier jährlich für Menschen aus dem Ort und der Umgebung ausgetragen und ließen das heutige Volksheim zu einem bedeutsamen Veranstaltungsort heranwachsen (Abb. 192).<sup>315</sup>



Abb. 189 Beschädigtes Offizierswohngebäude



Abb. 190 Heutige Wohnhausanlage Smolekstraße



Abb. 191 Ehemaliges Offizierscasino



Abb. 192 Heutiges Volksheim

<sup>313</sup> MELICHAR 2017, S. 15.

<sup>314</sup> MELICHAR 2009, S. 73.

<sup>315</sup> MELICHAR 2017, S. 29.

Erwähnenswert ist darüber hinaus auch die Fischamender Wasserwerksanlage (Abb. 193-194) in Kombination mit dem Wasserturm, der als markanter, ehemaliger Bestandteil (Abb. 195) der Militäraeronautischen Anlage (Objekt Nr. 119) noch heute das Stadtbild des Orts prägt (Abb. 196). Bereits zu Zeiten der Monarchie nutzte man die Anlage am Damm zur Trinkwasserabspesung aus dem Donaubegleitstrom und auch heute erfreut sich die Fischamender Bevölkerung bester Wasserqualität durch die immerwährende Nutzung dieser bestehenden Einrichtung.<sup>316</sup>



Abb. 193 Ehemaliges Wasserwerk am Damm



Abb. 194 Heutiges Wasserwerk am Damm



Abb. 195 Wasserturm damals



Abb. 196 Wasserturm heute

Ein weiteres Relikt aus damaliger Zeit zeugt ebenfalls von der historischen Geschichte der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend. Das ehemalige Werksgebäude (Abb. 197), zu finden „Am Flugfeld“, an der südöstlichsten Spitze der Ortschaft, war bekannt unter der Objekt Nummer 210 und erinnert als Markstein der örtlichen Zeitgeschichte noch heute an die Hochzeiten des Luftschiffwesens und der Aviatik in Fischamend (Abb. 198).<sup>317</sup>

<sup>316</sup> Ebd., S. 18.

<sup>317</sup> Ebd., S. 18.

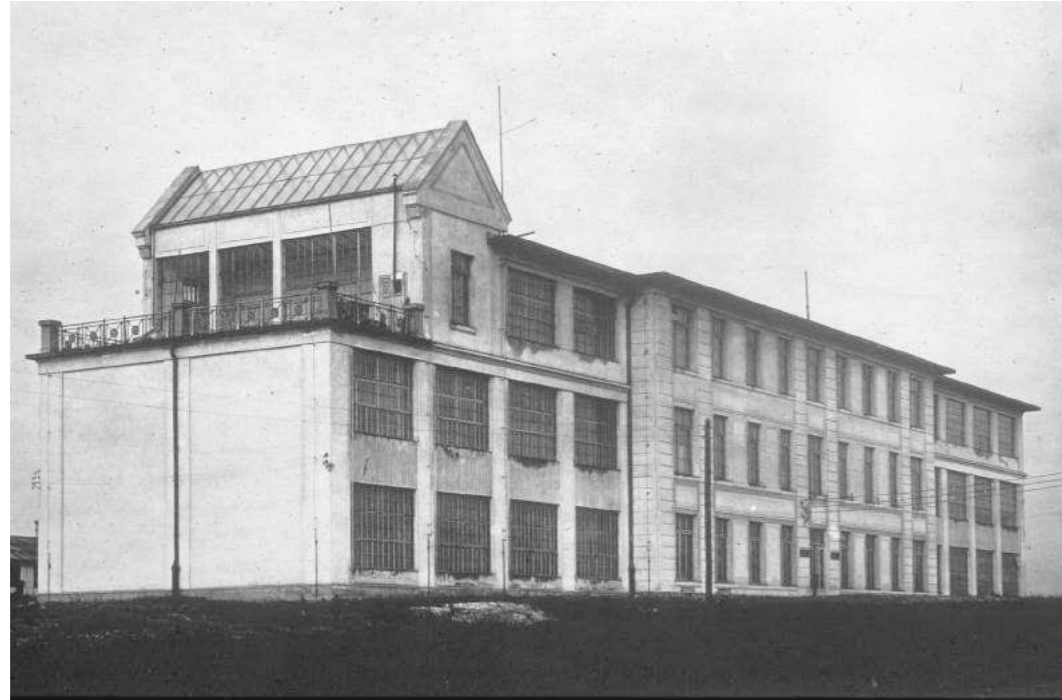
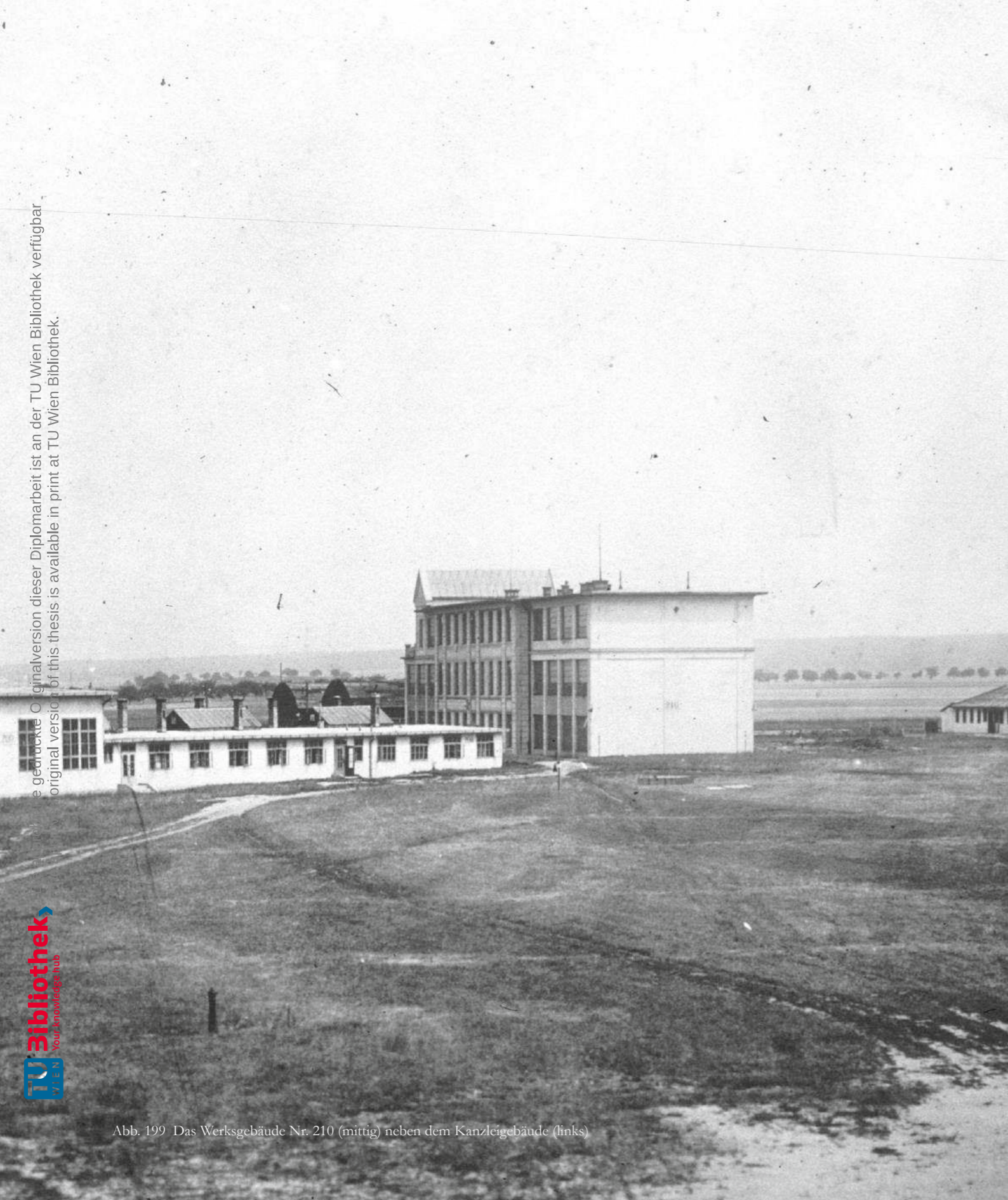


Abb. 197 Werksgebäude Nr. 210 zu damaliger Zeit



Abb. 198 Ehemaliges Mechanikerwerk heute





## 5 DAS WERKSGEBÄUDE NR. 210

### 5.1. Bau- und Nutzungsgeschichte

5.1.1. Baugeschichte

5.1.2. Bauliche Veränderungen

5.1.3. Nutzungsgeschichte

### 5.2. Baubeschreibung

5.2.1. Verortung und Umgebung

5.2.2. Zugang und Außenraum

5.2.3. Baukörper und Fassade

5.2.4. Tragstruktur und Raumverteilung

5.2.5. Oberflächen und Materialien

### 5.3. Bewertung

5.3.1. Architekturhistorische Einordnung

5.3.2. Denkmalwerte und Bewertungskriterien

5.3.3. Denkmalschutz und Rezeption

### 5.4. Konzept und Maßnahmen

5.4.1. Denkmalpflegerisches Konzept

5.4.2. Nutzungsstrategie

5.4.2.1. Freiraum und Anbindung

5.4.2.2. Erschließung und Allgemeinflächen

5.4.2.3. Raumnutzungsprogramm

5.4.3. Bauliche Maßnahmen

Abb. 199 Das Werksgebäude Nr. 210 (mittig) neben dem Kanzleigebäude (links)



## 5.1. BAU- UND NUTZUNGSGESCHICHTE

Im Zuge des enormen Wachstums und der stetigen Erweiterung des ehemaligen Fischamender Luftschiffhafens avancierte die Anlage schließlich während der Zeit des Ersten Weltkriegs durch Angliederung einer Flugzeugfabrik, zahlreicher Reparaturwerkstätten und einem umfangreichen Flugfeld<sup>318</sup> zu einem der bedeutendsten Fertigungs- und Reparaturwerke innerhalb der Aviatik.<sup>319</sup> (siehe Kap. 4.2.2.) So errichtete man während dieser prägenden Zeitspanne neben zahlreichen anderen Objekten auch das ehemalige Werksgebäude mit der Erkennungsnummer „210“ (Abb. 200).<sup>320</sup> Eine Vielzahl an Gerüchten und Erzählungen ranken sich noch heute sowohl um die Bau- als auch die Nutzungsgeschichte des historischen, noch bestehenden Bauwerks am Flugfeld. Dennoch liefern einige historische Dokumente, die durch eine umfassende Recherche in den unterschiedlichen Abteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, im Archiv des Bundesdenkmalamts sowie im örtlichen Gemeindearchiv erhoben wurden, eindeutige Informationen, die den Bau und die damalige Verwendung des Objekts genauer belegen können.

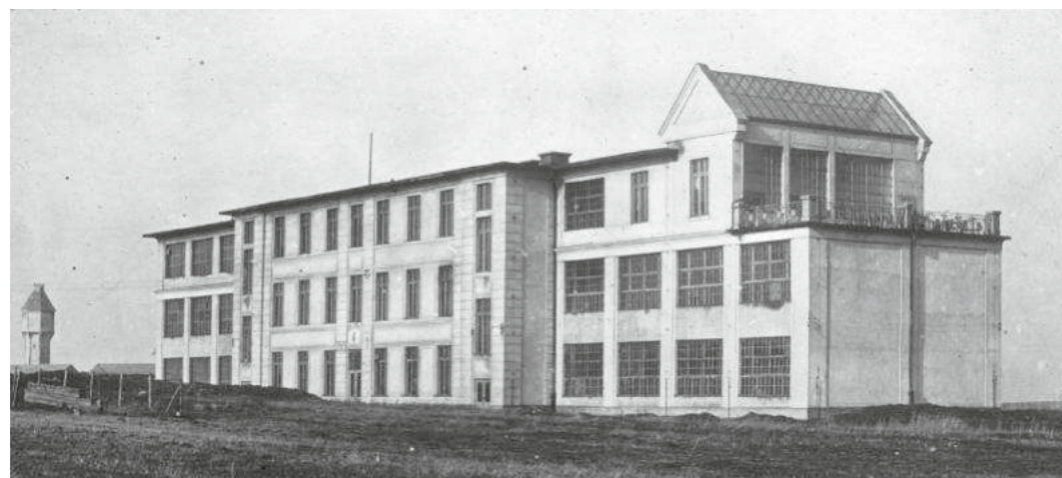


Abb. 200 Historische Aufnahme der Werksanlage Nr. 210 am Flugfeld

<sup>318</sup> KEIMEL 1980, S. 233.

<sup>319</sup> Autor unb., *Die österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkriege*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 142.

<sup>320</sup> o. Aktnr., Auskunftspost betreffend Feinmechanikerwerk im Industriewerk Fischamend, Wien Jänner 1922, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 63.

### 5.1.1. BAUGESCHICHTE

Die Errichtungszeit des ehemaligen Mechanikerwerks Nr. 210 lässt sich durch die Archivrecherche auf einen Zeitraum zwischen 1916 und 1917 eingrenzen. So beschreibt ein Auskunftsprotokoll vom Jänner 1922, dass das Bauwerk während dem Jahr 1917 unter der militärischen, baulichen Leitung von Oberstleutnant Ingenieur Raisky errichtet wurde, sowie mit einem damaligen Kostenaufwand von 720.040 Kronen verbunden war, was heute umgerechnet etwa einem Wert von 1.440.080 Euro entsprechen würde.<sup>321</sup> Das neue Objekt ging daraufhin vermutlich im April 1917 in den aktiven Betrieb.<sup>322</sup> Demnach kann die Fertigstellung der Anlage ungefähr mit Frühling dieses Jahres datiert werden, da in den Akten auch keine Verzugsmeldungen im Hinblick auf den Errichtungsvorgang zu finden waren. In einem Plandokument aus dem Archiv des Fischamender Wasserwerks vom 29. Juni 1916 wird die künftige Werksanlage am Flugfeld zwar schon vermerkt, jedoch ist das Gebäude im Dokument um fast 90 Grad gedreht dargestellt.<sup>323</sup> Es lässt sich also darauf schließen, dass sich das Objekt zu diesem Zeitpunkt noch in seiner Planungs- oder anfänglichen Bauphase befand, da die Ausrichtung im Planstand nicht den tatsächlichen, noch heute vorhandenen Gegebenheiten entsprach. Überlieferte Grundrissdokumente zum gegenständlichen Objekt sind unter anderem mit Februar 1916 datiert. Hier kann es sich jedoch nicht um den finalen Stand der Planung handeln, da etwa die Erschließungszonen noch völlig anders im Gebäude vorzufinden sind und nicht dem tatsächlich realisierten Bauwerkszustand entsprechen.<sup>324</sup> Eine Luftaufnahme aus den Wintermonaten 1916/1917 zeigt zudem den gesamten Ort aus südöstlicher Richtung, wo klar ersichtlich wird, dass sich die Anlage am Flugfeld (rechts im Bild) zu diesem Zeitpunkt im Bau befand (Abb. 201).

Das Werksgebäude befand sich damals wie heute in einer äußerst exponierten Lage, abseits des Fischamender Ortskerns und auch in einiger Entfernung zum geschlossen angesiedelten

<sup>321</sup> Ebd.

<sup>322</sup> Akt 8/HB 2-5/15, Fischamend Luftfahrarsenal, Versuchsabt. Errichtung eines Kanzleigebäudes, Wien 17.11.1916, in: AT-OeStA/KA, ZSt., KM, HR, Akten, 9743 Abteilung 8/Bauwesen 2/4/21-2/8/10.

<sup>323</sup> o. Aktnr., Situation der Rohrleitung, Katasterplan, Technisches Büro C. Korte & Co., Wien 29.06.1916, in: Archiv des Wasserwerks Fischamend, Am Damm 10, Fischamend, 2401.

<sup>324</sup> o. Aktnr., Grundrisspläne des Feinmechanikerwerks in Fischamend, K.u.k. Bauabteilung der Luftfahrtruppen, Wien Februar 1916, in: Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend, Donauarmstraße 20, Fischamend, 2401.





Abb. 201 Luftaufnahme aus den Wintermonaten 1916/1917

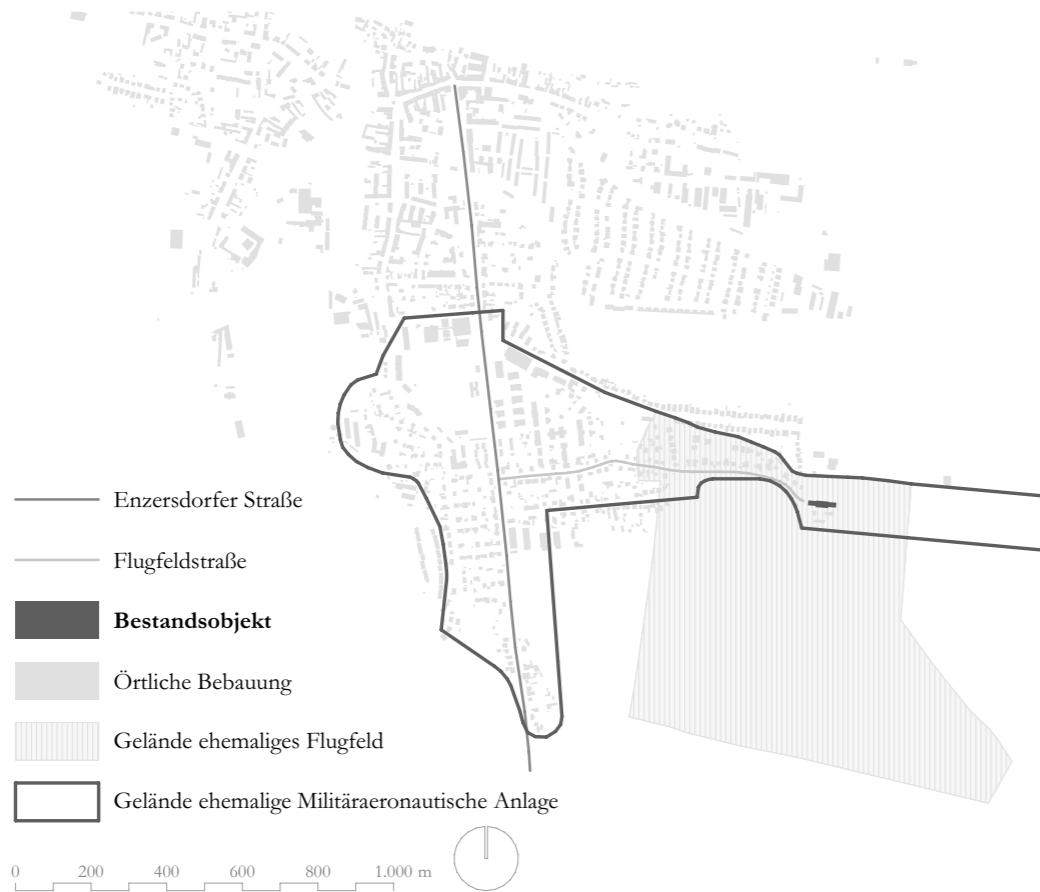


Abb. 202 Verortung des Objekts im Hinblick auf die ehemalige Flugzeugfabrik Fischamends M 1:20.000

Firmengelände des ehemaligen Luftschiffhafens, sowie der späteren Flugzeugfabrik entlang der heutigen Enzersdorfer Straße (Abb. 202). Ausschließlich erreichbar, durch eine von der Heeresverwaltung angelegte Straße, nunmehr als Flugfeldstraße bekannt, grenzte das Objekt durch seine Lage, zusammen mit einigen benachbarten Flugzeughangars direkt an das Gelände des damaligen Flugfelds an und ermöglichte einen Ausblick auf die umfangreiche Start- und Landefläche der Fluggeräte.<sup>325</sup>

Das ehemalige Werksgebäude entstand im Zuge einer, für die damalige Zeit, relativ raschen Bauphase und wurde als dreigeschossige Massivkonstruktion errichtet, die keine nachträglichen Erweiterungen oder Anbauten aufwies (Abb. 203). Eine detaillierte Kostenberechnung über den Bau des Objekts gibt Aufschluss über den originalen, historischen Zustand des damaligen Mechanikerwerks unmittelbar nach seiner Fertigstellung.<sup>326</sup> Von Beginn an verfügte das Gebäude über eine partielle Unterkellerung der bebauten Fläche, wobei es sich lediglich



Abb. 203 Historische Aufnahme der dreigeschossigen Massivkonstruktion am Flugfeld

<sup>325</sup> Akt 81326, Amtsveranlassung betreffend Vermietung des Mechanikerwerkes Objekt 210 in Fischamend an die Syngala Ges.m.b.H., 22.12.1931, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 66.

<sup>326</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, K.u.k. Bauleitung der Luftfahrtruppen in Wien, Wien 05.06.1916, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

um einen Mittelgang, der über die gesamte Bauwerkslänge verläuft, sowie zwei nördlich orientierte Räumlichkeiten handelte (Abb. 204). Dieser unscheinbare Bereich im Untergeschoss war für den damaligen Gebrauch der Anlage jedoch essenziell, da man hier den Kohlenlager- sowie den direkt angrenzenden Kesselraum vorfand. Der erstgenannte Bereich verfügte auch über eine Kohlenrutsche, die den Transport der Brocken vom Außenraum durch eine Schachtöffnung in der Bauwerksmauer direkt in den unterirdischen Lagerraum ermöglichte.<sup>327</sup> Die Kellerwände und Streifenfundamente sowie auch der massive Gebäudesockel wurden schließlich aus Beton gefertigt, während die oberirdischen Wandelemente zur Gänze aus Ziegelmauerwerk errichtet wurden. Neben den tragenden Außenwandelementen befinden sich freistehende Eisenbetonsäulen in den großzügigeren Räumlichkeiten, die die oftmals großen Spannweiten der durchlaufenden Eisenbeton-Hohlkammerdecken kompensieren.<sup>328</sup> Dieses statische Tragsystem einer Stahlbetonskelettkonstruktion mit einer Ausfachung durch massives Ziegelmauerwerk hat sich bis zum heutigen Zeitpunkt nicht verändert. Der detaillierte Aufbau der Anlage sowie deren einzelne Bestandteile werden in der darauffolgenden Baubeschreibung noch genauer erläutert. (siehe Kap. 5.2.)

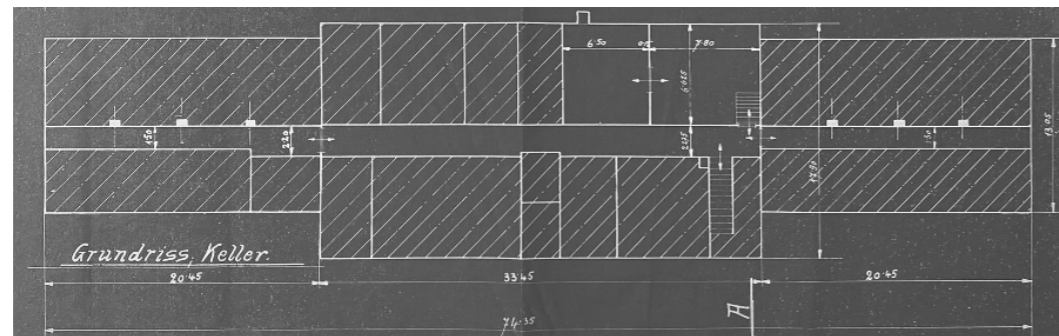


Abb. 204 Historischer Kellergrundrissplan

<sup>327</sup> Akt 382, Grundrissplan Kellergeschoss, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>328</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, K.u.k. Bauleitung der Luftfahrtruppen in Wien, Wien 05.06.1916, S.1-3, 6, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/ Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

## 5.1.2. BAULICHE VERÄNDERUNGEN

In den vergangenen über 100 Jahren des Bestehens durchlief das Objekt diverse Veränderungs- und Umbauphasen, die es hier zu erwähnen gilt. Aufgrund der bereits beachtlichen Lebenszeit des Bauwerks sind gewisse Adaptierungen lediglich bei Besichtigung vor Ort als neuartige Elemente, die nicht Teil des bauzeitlichen Zustands waren, erkennbar und können durch fehlende Belege nicht exakt in einen zeitlichen Rahmen eingeordnet oder datiert werden. Ein Beispiel hierfür sind die erneuerten Dacheindeckungen der Anlage, die nicht mehr den originalen Konstruktionen nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1917 entsprechen. Zum einen musste das ehemalige Presskiesdach, welches sämtliche Gebäudebereiche bis auf das östlich gelegene Giebeldachelement abdeckte, ersetzt werden. Es bestand aus einer durchschnittlich 20 Zentimeter hohen Holzzementschicht mit darunterliegender 15 bis 25 Zentimeter starker Schlackenbetonauffütterung, und ist mit einem Glattstrich aus Portlandzementmörtel als oberste Haut abgedeckt worden.<sup>329</sup> Die gesamte Konstruktion wies einen Neigungswinkel von vier Prozent auf, um eine adäquate Ableitung des Regenwassers zu ermöglichen (Abb. 205).<sup>330</sup> Aufgrund fehlender Dokumentation ist undefinierbar, wann genau das Dach ersetzt wurde, jedoch bestand der neue Dachaufbau definitiv bereits Anfang des Jahres 2007. Die Blecheindeckung, vor allem des westlichen Gebäudetrakts, wurde nämlich durch den Sturm „Kyrill“ in der Nacht vom 18. auf 19. Jänner 2007 stark beschädigt, durch die enormen Windböen sogar hochgeklappt und schließlich auf die Eindeckung des Mitteltrakts gedrückt. Sämtliche Schäden wurden zum damaligen Zeitpunkt fotografisch dokumentiert (Abb. 206) und laut Schadensbewertung holte man sogleich auch einen Kostenvoranschlag für die Sanierung der Dachfläche ein. Weitere Vorgänge die damalige Lage betreffend, gehen aus den Unterlagen jedoch nicht hervor.<sup>331</sup>

Eine ähnliche Situation liegt bei der Dacheindeckung des optisch hervortretenden Giebeldachs vor, da auch hier der bauzeitliche Aufbau vor einigen Jahren provisorisch ersetzt werden musste. Es handelte sich um eine intelligente Zusammensetzung aus filigranen Eisenelementen in

<sup>329</sup> Ebd.

<sup>330</sup> Akt 382, Gebäudeschnitt A-B, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>331</sup> Akt 1349, Schadensbewertung Sturmschäden Kyrill, o.O., Jänner 2007, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.



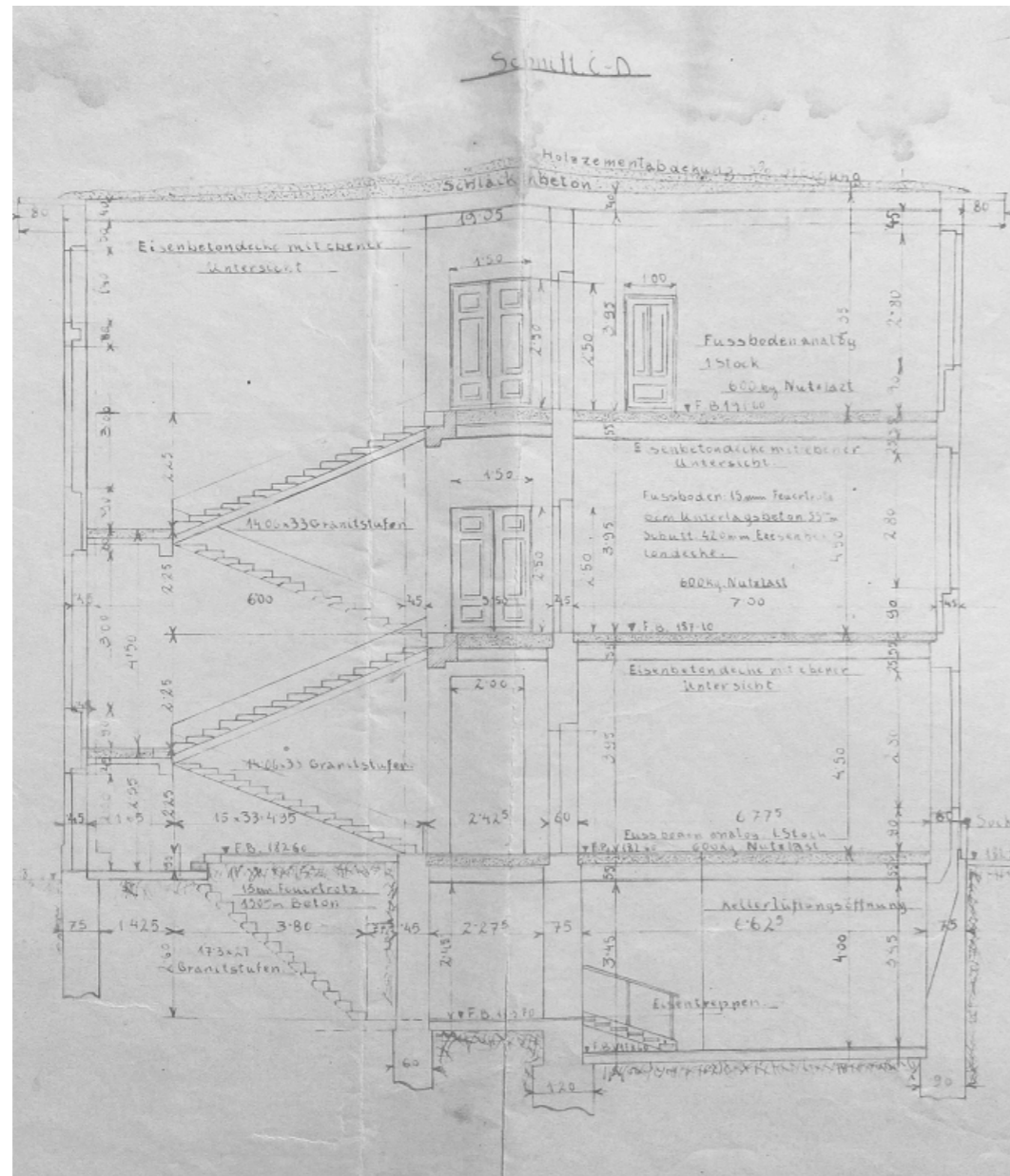


Abb. 205 Historischer Schnitt mit Dachaufbauten und Neigungsangaben



Abb. 206 Fotografische Dokumentation der Sturmschäden

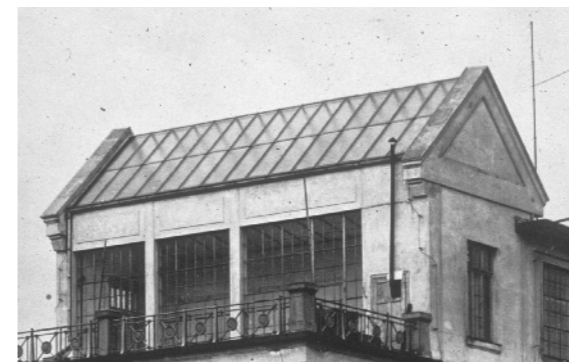


Abb. 207 Ehemalige „Ateliersdachkonstruktion“

Gerade deswegen nutzte man diese, aus dem englischen Industriebau stammende, Konstruktion (Abb. 208-209) seit jeher gerne für Fabrikbauten und Orte an denen Menschen tagsüber tätig waren. Durch die erweiterten Dachflächenelemente wurde die natürliche Belichtung der Innenräume intensiviert und vor allen Dingen verlängert, wodurch gerade im Zeitalter der Industrialisierung längere Arbeitszeiten ermöglicht wurden.<sup>333</sup> So könnte der Planungsgedanke auch beim Werksgebäude Nr. 210 verlaufen sein, wo das Einfügen einer ähnlichen, vollständig gläsernen und zum

<sup>332</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, K.u.k. Bauleitung der Luftfahrtruppen in Wien, Wien 05.06.1916, S.1-3, 6, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/ Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>333</sup> Homepage Blauarbeit, Sheddach: hell und modern mit industriellem Charme, URL: <https://ratgeber.blauarbeit.de/dach/sheddach> [03.04.2023].

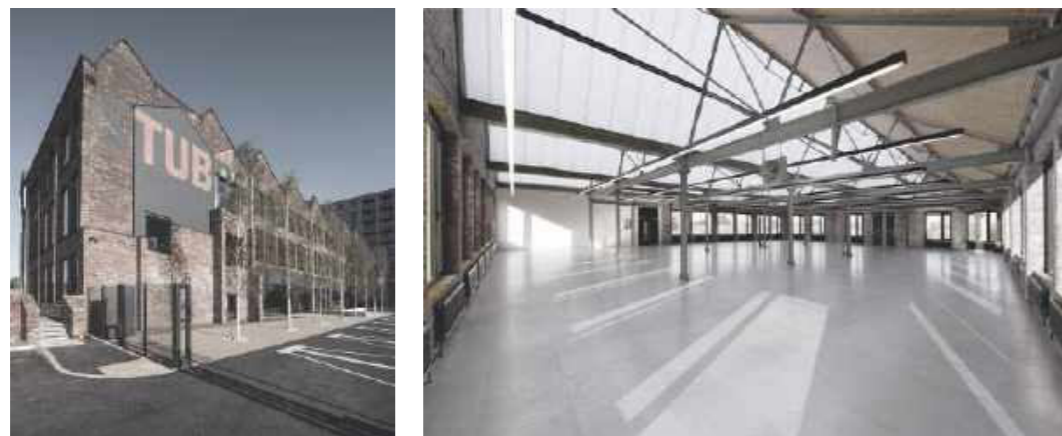


Abb. 208-209 Erhaltenes und instandgesetztes „Ateliersdach“ aus dem englischen Industriebau um 1900



Abb. 210 Bauzeitliche Dachkonstruktion

Raum hin quer ausgerichteten Satteldachkonstruktion durch den optimierten Lichteinfall für potenziell längere Arbeitszeiten unter akzeptablen Belichtungsverhältnissen im Ateliersraum gesorgt hätte. Aufgrund schwerwiegender materialer Schäden und der vermutlich wiederkehrenden Undichtheit dessen, bedurfte es jedoch einer temporären Lösung, die den darunterliegenden Innenraum weiterhin vor äußeren Einflüssen bewahrt und die bauzeitliche Konstruktion (Abb. 210) wurde schlussendlich abgetragen.

Mit Bezugnahme auf die Raumverteilung sowie im Laufe der unterschiedlichen Nutzungen der Anlage (siehe Kap. 5.1.3.) kam es in den oberirdischen Geschossen zum mehrmaligen Auf- und Rückbau lediglich nichttragender Zwischenwände aus Ziegelmauerwerk, sodass die Verteilung und die Größen der Räume über die Zeit hinweg variierten und sich an die jeweiligen Notwendigkeiten der wechselnden Betriebe anpassen.<sup>334, 335, 336</sup> So sind in vielen Bereichen der Anlage an den Oberflächen noch heute Rückstände bereits abgebrochener Wand- und Deckenanschlüsse ehemaliger Zwischenwände ersichtlich (Abb. 211).



Abb. 211 Spuren abgebrochener Zwischenwände

Eine bauliche Adaptierung, die jedoch die tragende Struktur sowie die äußere Optik des Bauwerks beeinflusste, war das Hinzufügen einer dritten Eisenbetonstütze an der Glasfassade der östlichen Halle im Dachgeschoss. Ebenso kann hier durch fehlende Dokumentation nicht bewiesen werden zu welchem Zeitpunkt die Stütze eingebracht wurde, jedoch ist durch ihr

<sup>334</sup> Akt 382, Grundrisspläne, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>335</sup> o. Aktnr., Planunterlagen Fischamender Werke Objekt 210, Wien Juni 1930, in: AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Hauptanstalt für Sachdemobilisierung, Karton Nr. 151.

<sup>336</sup> o. Aktnr., Planunterlagen Mechanikerwerk Objekt 210, o.O., 15.08.1922, in: AT-OeStA/FHKA SUS KS, N-635.

<sup>337</sup> Akt 382, Lokalausweis Objekt 210, Fischamend 04.12.1995, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.



ebenmäßiges, neuartiges Erscheinungsbild offensichtlich zu erkennen, dass es sich hierbei nicht um den Originalbestand handelt (Abb. 212). Zudem ist in historischen Aufnahmen der Anlage sogar ersichtlich, dass die ursprüngliche Fassadenteilung der östlichen Außenwand im Dachgeschoss nicht symmetrisch war (Abb. 213). Erst durch Einsetzen der zusätzlichen, zu den anderen Elementen idente Stütze erhielt die Fassade ihre Regelmäßigkeit. Eine weitere Veränderung dieses Raums trug sich auch an der Südfassade zu, da die mittlere Fensteröffnung hier ebenfalls nicht mehr dem Originalzustand entspricht (Abb. 213). Sie wurde im Laufe der Zeit vergrößert und an die gegenüberliegende Fenstersituation der Nordfront angeglichen, um erneut ein symmetrisches Erscheinungsbild zu generieren (Abb. 214). Auch hier ist unklar in welchem Zeitraum es zu dieser Adaptierung kam, die in gewisser Weise auch die äußere Optik des Bauwerks beeinflusste. In Bezug auf diesen Bauwerksbereich lässt sich auch auf der großzügigen Terrasse eine Veränderung feststellen. Das historische Eisenstabgeländer (Abb. 213) wurde zu einem unbestimmten Zeitpunkt entfernt, wird jedoch seitdem in der Anlage aufbewahrt und könnte jederzeit wieder zum Einsatz gebracht werden, um das Flair im Außenbereich wieder aufleben zu lassen.



Abb. 212 Neue Stütze (mittig im Bild)

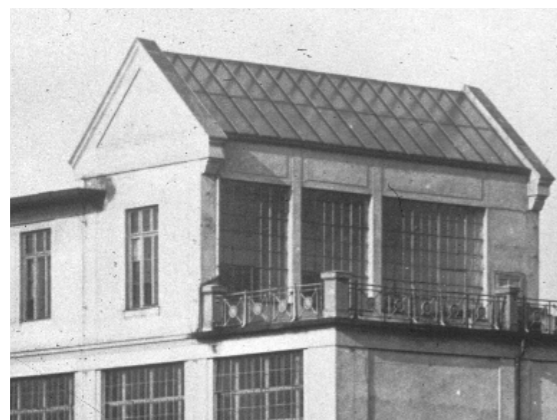


Abb. 213 Historische Teilung der Ostfassade



Abb. 214 Neue Fensteröffnung (mittig oben)

Eine weitere Änderung der Fassade, die zeitlich nicht einzuordnen ist, findet man in der westlichen Erdgeschosshalle. Hier wurden vor geraumer Zeit zwei der historischen Fensterelemente an der Südseite des Raums entfernt und die Öffnungen durch ein Ziegelmauerwerk, mit derselben Stärke der Außenwand, geschlossen. An der äußeren Fassade ist durch



Abb. 215 Vermauerte Fensteröffnungen (l. u. r.)

fehlenden Verputz noch deutlich erkennbar, wo sich die ehemaligen Öffnungen befanden (Abb. 215), die entgegen der symmetrischen Wirkung des Objekts entfernt wurden.

In der gesamten Anlage mussten über die vielen Jahrzehnte hinweg bereits einige historische Tür- und Fensterelemente aufgrund ihrer Bauqualität sowie Undichtheit und Einsturzgefahr ausgebessert oder durch Provisorien ersetzt werden. Im Hinblick auf die Beschaffenheit und Originalität der unterschiedlichen Öffnungsflügel gibt das Raumbuch (siehe Anhang) genauere Einblicke. Die teilweise bereits aus dem Bestand entnommenen Elemente werden jedoch vielfach, nach wie vor im Gebäude aufbewahrt und könnten sich nach einer Instandsetzung wieder an ihren ursprünglichen Plätzen einfinden. Ein dokumentierter Lokalaugenschein aus dem Jahr 1995 gibt zudem Aufschluss darüber, dass sämtliche Verblechungen der Anlage, ob Regenrinnen, Regenabfallrohre oder Ähnliches, aus damaliger Hinsicht vor kurzer Zeit erneuert wurden, wodurch sich diese Veränderung grob in der Bestands- und Umbaugeschichte lokalisieren lässt.<sup>337</sup>

Einige Adaptierungen am Bauwerk wurden im Laufe der letzten Jahre genauer dokumentiert und können somit in einen zeitlichen Rahmen eingegliedert werden. So wurden im Jahr 2006 die bestehenden Eisensprossenfenster an der Nordseite der äußeren Erdgeschossflügel zum Teil durch Einfahrtstore ersetzt, die eine Durchfahrtsbreite von etwa drei Metern aufweisen

<sup>337</sup> Akt 382, Lokalaugenschein Objekt 210, Fischamend 04.12.1995, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

(Abb. 216). Für den Einbau mussten die Parapete der ehemaligen Fensteröffnungen entfernt werden, um daraufhin die Stahlrahmenportale mit Pressspanplattenfüllung einsetzen zu können.<sup>338</sup>



Abb. 216 Neue Einfahrtstore (links im Bild)



Abb. 217 Neue Kastenfenster an der Nordfassade (1. u. 2. OG)

Ebenso wurden in den vergangenen Jahren im Mitteltrakt eine Reihe historischer Kastenfenster restauriert und zum Teil auch vollständig erneuert. Wo sich ein Sanierungsprozess aufgrund des fortgeschrittenen Verfalls nicht mehr als sinnvoll erwies, wurden ganze Flügel demontiert und durch neue Holzfensterelemente ersetzt. Im Hinblick auf das Teilungsverhältnis der Neukonstruktionen achtete man jedoch präzise auf die optische Nachbildung des Altbestands, um das Fassadenbild der Anlage künftig nicht zu stören und möglichst den originalen Gesamteindruck zu wahren (Abb. 217).<sup>339</sup> Bereits 2008 kam es zum Einbau der ersten neuen Kastenfenster, die ohne innerer Fensterebene verbaut wurden, aber dennoch über eine umlaufende, raumseitige Laibungsverkleidung verfügen.<sup>340</sup> Zusätzlich wurden 2013 elf weitere Kastenfenster<sup>341</sup> sowie in den beiden darauffolgenden Jahren schließlich die restlichen, baufälligen

<sup>338</sup> Akt 38979, Einreichplan Neugestaltung Fassade Nord Erdgeschoss, o.O., 12.12.2005, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>339</sup> Akt 38979, Bau- und Möbeltischlerei Kostenvoranschlag, Wien 18.09.2013, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>340</sup> Akt 38979, Rechnung Tischlerei für Kastenfenster, Wien 10.12.2007, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>341</sup> Akt 38979, Bau- und Möbeltischlerei Kostenvoranschlag, Wien 18.09.2013, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

Elemente ersetzt.<sup>342</sup> Durch die vorhandenen Dokumente des Bundesdenkmalamts lässt sich zwar ein Zeitraum definieren, in dem man die entsprechenden Bestandteile ersetzte, jedoch ist unklar, welche Fenster im Objekt zuerst erneuert wurden. Zusammenfassend wurden mit heutigem Objektzustand, bis auf zwei südlich orientierte Kastenfenster im Dachgeschoss sowie alle Elemente im Erdgeschoss, sämtliche Bestandteile im zentralen Gebäudeteil erneuert.

<sup>342</sup> Akt 38979, Förderungsansuchen an das Bundesdenkmalamt, Wien 09.10.2014, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.



### 5.1.3. NUTZUNGSGESCHICHTE

Im Hinblick auf seine Verwendung beherbergte das historische Massivbauwerk am Flugfeld zahlreiche unterschiedliche Nutzungen, worüber vor allen Dingen die Recherche im Österreichischen Staatsarchiv als auch im örtlichen Gemeindearchiv genaueren Aufschluss gab.

Ursprünglich wurde das Gebäude nach seiner Errichtung als sogenanntes „Mechanikerwerk“ betrieben und galt als offizieller Bestandteil der damaligen Militäraeronautischen Anstalt von Fischamend.<sup>343</sup> In den erhaltenen Grundrissdokumenten zur damaligen Errichtung in den Jahren 1916 und 1917 (siehe Kap. 5.1.1.) wurden unter anderem die genauen Raumnutzungen vermerkt. Hier wird deutlich, dass die größeren Bereiche der Außenflügel vorwiegend der Produktion sowie den Werksvorgängen dienten, während sich die kleinteiligeren Räume im Zentraltrakt wohl auch für Büro- und Verwaltungszwecke eigneten. In den verhältnismäßig geräumigen und lichtdurchfluteten Werkshallen waren unterschiedliche Funktionen wie Tischlereien, Schlossereien, Feinmechanik- und Elektromechanikwerkstätten sowie ein Zeichensaal vermerkt. Die größentechnisch komprimierteren Bereiche des Bauwerks verfügten währenddessen zumeist über Magazine, Büroarbeitsplätze oder Garderoben für die Mitarbeiter.<sup>344</sup> Kurz nach Kriegsende sprach man von dem Bauwerk am Flugfeld ebenso als „Feinmechanikerwerk“, wodurch lediglich Annahmen getroffen werden können, dass in den Räumlichkeiten des Objekts nach wie vor verschiedenste Kleinteile für den aktiven Flugbetrieb vorbereitet und produziert wurden.<sup>345</sup>

Glücklicherweise blieb das Werksgebäude Nr. 210 zusammen mit einigen weiteren Objekten des ehemaligen Luftschiffhafens von den destruktiven Abtragungsarbeiten und dem Abtransport zahlreicher Bestandteile durch die alliierten Siegermächte verschont und konnte nach dem Ersten Weltkrieg weiterhin bestehen bleiben. (siehe Kap. 4.2.3.)

<sup>343</sup> o. Aktnr., Lageplan über die Objekte der Fliegerwerft in Fischamend, Gebäudeverwaltung in Fischamend, Fischamend November 1919, in: Archiv Heimatmuseum Fischamend, Hauptplatz, Stadtturm, Fischamend, 2401.

<sup>344</sup> o. Aktnr., Grundrisspläne des Feinmechanikerwerks in Fischamend, K.u.k. Bauabteilung der Luftfahrtruppen, Wien Februar 1916, in: Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend, Donauarmstraße 20, Fischamend, 2401.

<sup>345</sup> o. Aktnr., Auskunftspost betreffend Feinmechanikerwerk im Industriewerk Fischamend, Wien Jänner 1922, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 63.

Bereits drei Jahre nach Aufstellung der örtlichen Polizeiflugstaffel erhob die Wiener Polizeidirektion Anspruch auf das zwischenzeitlich leerstehende Werksgebäude Nr. 210. Die Idee war es, in dem ursprünglich industriellen Zweckgebäude eine Lagerstätte für Lebensmittel sowie einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Wohnmöglichkeiten und Stallungen im Erdgeschoss zu integrieren. Das Vorhaben wurde jedoch in Bezug auf die unökonomische Verwertung des Objekts und aufgrund der hohen Kosten, die mit dieser Adaptierung verbunden gewesen wären, heftig kritisiert. Schließlich kam der Entwurf nicht zur Ausführung, da man auch die vorhandenen, lichtdurchfluteten Werkstätten des Zweckbaus nicht durch eine minderwertige Nutzung als Stallung weiterverwerten wollte. Darüber hinaus lagen dem leerstehenden Feinmechanikerwerk zwei weitere Projekte zur Umsetzung vor, die jedoch ebenfalls nicht realisiert wurden. Es handelte sich hierbei um den Antrag zur Einrichtung einer Schuhfabrik und um das Angebot der Übernahme durch einen bekannten Hersteller für Klaviere.<sup>346</sup>

Entscheidend für die weiterführende Nutzung der nun leerstehenden, im Ort verstreuten Werkstätten war die Gründung der gemeinwirtschaftlichen Anstalt der sogenannten „Fischamender Werke“, die vom Bund ins Leben gerufen wurde.<sup>347</sup> Eine intakte Infrastruktur, bestehend aus einer Elektrizitätsanlage, Wasserversorgung, Bahnanschluss, Fernheizung und einer Kläranlage, sowie eine Vielzahl an Werkstätten, vor allem entlang der Enzersdorfer Straße, wurde in Fischamend nach Abreise der Alliierten in solidem Zustand zurückgelassen.<sup>348</sup> Das Vorhaben der neuen Anstalt gründete nun auf dem Kauf der verbliebenen Anlagen des ehemaligen Luftschiffhafens, sowie deren erneuten Betriebs durch die Eingliederung mehrerer Firmen. Man spezialisierte sich hauptsächlich auf die Erzeugung und den Verkauf von Eisen-, Holz- und Metallwaren, Maschinen und Maschinenteilen sowie auf die Vermarktung gewerblicher und industrieller Produkte aller Art. Auch die Errichtung zugehöriger Tochtergesellschaften entpuppte sich als eine der Hauptthematiken der „Fischamender Werke“, deren Aktienkapital durch vertragliche Regelungen zum Teil der übergeordneten, gemeinwirtschaftlichen Anstalt zugesprochen wurde. Gegründet wurden die „Fischamender Werke“ auf unbestimmte Zeit und man startete sogleich am 1. Februar 1922 mit dem ersten Geschäftsjahr.<sup>349</sup>

<sup>346</sup> Ebd.

<sup>347</sup> Ebd.

<sup>348</sup> LORENZ et al. 2009, S. 46.

<sup>349</sup> o. Aktnr., Satzungen der Fischamender Werke, gemeinwirtschaftliche Anstalt, o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 63.

Unmittelbar nach Betriebsbeginn der Anstalt wurde auch dem ehemaligen Werksgebäude am Flugfeld ein Unternehmen zugewiesen, wodurch die Räumlichkeiten erneut aktiv genutzt wurden. Mit 20. Oktober 1922 wurde die Metallwarenfabrik „M. Bittner und Sohn“ als Tochtergesellschaft den „Fischamender Werken“ angegliedert, die sogleich ihre neuen Werkstätten im Objekt Nr. 210 bezog.<sup>350</sup> Damals bekannt als eines der industriell am besten ausgestatteten Gebäude der Gemeinde.<sup>351</sup> Es handelte sich bei dem neuen örtlichen Betrieb um eine ursprüngliche Einzelfirma, die erst im Jahr 1921 zur GmbH umgewandelt wurde und sich auf die Produktion sowie den Vertrieb von Metallwaren, vor allen Dingen jedoch auf Bahn- und Automobilrüstungsgegenstände, spezialisierte.<sup>352</sup> Mit Juli 1923 fügte man die Firma „Schwarz, Zimmler und Co.“ in den Betrieb am Flugfeld ein, wodurch die Anlage nunmehr über ungefähr 70 Arbeitskräfte verfügte. Zusammen belieferten die beiden Unternehmen eine Reihe namhafter in- und ausländischer Lokomotivfabriken, unter anderem die Südbahn, die österreichische Staatsbahn und sogar ein weit entferntes Unternehmen in Indien<sup>353</sup>, wobei das Erzeugungsprogramm des Konzerns weiterhin auf sämtliche Arten von Metallwaren, Lampen, Laternen sowie Elektromaterial für Bahn- und Automobilfahrzeuge ausgelegt war.<sup>354</sup> Die Räumlichkeiten der Anlage wurden sowohl als Magazine und Rohmateriallager genutzt, sowie auch für unterschiedlichste Arbeitsvorgänge. So fand man im Gebäude sowohl großzügige Montageräume mit zahlreichen Werk- und Drehbänken als auch Bereiche für andere Vorgänge, wie einer Druckerei, Schleiferei, Presserei, Schlosserei und auch einer Werkzeugmacherei. Auch Waschräume und Garderoben für die Mitarbeiter wurden neben den Werksräumen integriert.<sup>355</sup>

Im Laufe der Jahre kam es immer häufiger zu finanziellen Problemen und belastenden Kreditaufnahmen durch die gemeinwirtschaftliche Anstalt, wodurch die Vollmacht über die weitere

<sup>350</sup> o. Aktnr., Übereinkommen zwischen Fischamender Werke und Metallwarenfabrik M. Bittner, o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 62.

<sup>351</sup> o. Aktnr., Auskunft über Bittner A.G. an Kreditinstitut, Wien 29.10.1923, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 62.

<sup>352</sup> Ebd.

<sup>353</sup> o. Aktnr., Gründungsgeschichte der M. Bittner & Sohn A.G., o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 62.

<sup>354</sup> o. Aktnr., Übereinkommen zwischen Fischamender Werke und Metallwarenfabrik M. Bittner, o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 62.

<sup>355</sup> Akt 382, Grundrisspläne, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

Verwertung der Bauwerke der ehemaligen „Fischamender Werke“ schließlich dem Dorotheum in Kooperation mit dem österreichischen Credit-Institut übergeben wurde.<sup>356</sup> Mit Jahresende 1931 kam es schlussendlich zur vollständigen Räumung der Werkanlage am Flugfeld, nachdem die Metallwarenfabrik „Bittner“ bereits über längere Zeit stillstand.<sup>357</sup>

Kurze Zeit später rückte durch die Einmietung eines anderen Betriebs eine erneute, allenfalls temporäre Verwertung der Räumlichkeiten des Objekts hinterher. Ab August 1932 wurde das Gebäude von der Firma „Syngala“, einem Wiener Konzern, der sich mit der Erzeugung chemisch-synthetischer sowie galenischer Arzneimittel befasste, zur Einlagerung und Trocknung bestimmter Heilpflanzen nach ihrer Ernte genutzt.<sup>358</sup>

Der genaue Übergang der Nutzung im Hinblick auf den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs lässt sich aufgrund spärlicher Dokumentation in diesem Zeitraum nicht exakt definieren. Eindeutig festzustellen ist jedoch, dass die Arzneimittelfirma „Syngala“ ihren, im Jahr 1934 um zehn Jahre erweiterten Pachtvertrag nicht mehr vollständig nutzen konnte, da der Kriegsbeginn im Jahr 1938 auch mit einem wiederkehrenden Aufschwung der Rüstungs- und Luftfahrtindustrie im Land einherging, der auch den Ort und vor allem die vorhandene Anlage in Fischamend betraf. Die dazumal vorhandenen Betriebe in den Werksanlagen wurden somit ausgemietet, um in den industriezweckmäßigen Gebäuden, die nunmehr als ein Standort der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ betrieben wurden, neuerlich Arbeitsstätten für die Unterstützung des Luftfahrwesens einzurichten. So wurden in Fischamend sowohl Reparatur- als auch Produktionsarbeiten für unterschiedliche Flugzeugtypen vorgenommen, wodurch der Standort ein weiteres Mal zu einem bedeutsamen Teil der Luftfahrtindustrie avancierte. (siehe Kap. 4.2.4.) Genaue Informationen über die Arbeitsvorgänge, die sich im Laufe des Kriegs im erhaltenen Bauwerk am Flugfeld zutrugen, sind nicht auffindbar. Lediglich ein Hinweis im „Heimatbuch“ von Eberhard Molfenter deutet darauf hin, dass das Objekt während der

<sup>356</sup> Akt 33372, Revision der durch das Credit-Institut und das Dorotheum besorgten Verwertung und Verwaltung und Vermögens der ehemaligen Fischamender Werke G.A., o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 70.

<sup>357</sup> Akt 51839, Fischamender Werke, Gemeinwirtschaftl. Anstalt, Räumung des Objekts 210 durch M. Bittner A.G., o.O., o.J., in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>358</sup> Akt 35852, Arealsteuer für Fischamender Werke G.A. pro 1932; Abschreibung, o.O., 12.07.1932, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 67.



Kriegsjahre als Motorenwerk zum Einsatz kam und die Räumlichkeiten dazu genutzt wurden, verschiedene Maschinenteile der Flugzeuge sowie deren Motoren instand zu setzen und zu überholen.<sup>359</sup>

Nach Kriegsende und endgültiger Verabschiedung der Luftfahrtindustrie in Fischamend wurde das, trotz mehrmaliger Bombardierung erhaltene Mechanikerwerk erneut für den Betrieb unterschiedlicher Firmen zur Verfügung gestellt. Das Unternehmen „Heyl & Co.“, ursprünglich aus Berlin stammend und 1926 in der Zwischenkriegszeit gegründet<sup>360</sup>, nutzte die Räumlichkeiten in der Nachkriegszeit zuerst für ähnliche Zwecke wie die, aus der Zwischenkriegszeit bekannte, Firma „Syngala“. Als ebenfalls chemisch-pharmazeutischer Betrieb verarbeitete man in der Anlage am Flugfeld Pflanzen für medizinische Zwecke und produzierte vor allen Dingen auch diverse Teesorten.<sup>361</sup> Danach übernahm mit Jahresbeginn 1965 das Unternehmen von Franz Schade die Räumlichkeiten im ehemaligen Mechanikerwerk und verblieb laut archivierter Dokumente der Stadtgemeinde zumindest bis zum Jahr 1967 Eigentümer des Bauwerks.<sup>362</sup> Sein Betrieb spezialisierte sich auf die Herstellung unterschiedlicher Plastikprodukte, wie etwa Blumentöpfe, Spielzeug oder auch Bienenkörbe.<sup>363</sup>

Nachdem sämtliche Firmen schließlich im Laufe der Jahrzehnte aus dem Werksgebäude am Flugfeld verschwanden, waren die großzügigen Räume der Anlage laut eines dokumentierten Lokalausgangs aus dem Jahr 1995 hauptsächlich durch Leerstand und zum Teil auch durch Vandalismus geprägt<sup>364</sup>, da sich über einen langen Zeitraum keine aktive Nutzung mehr im Gebäude einfand.

In Bezug auf die Nutzungsgeschichte der Anlage ist noch erwähnenswert, dass sämtliche Vorgänge und Verwendungszwecke, die sich im Laufe des Bestehens in den Räumen zutrugen, das

<sup>359</sup> MOLFENTER 1964, S. 170.

<sup>360</sup> Homepage Heyl, Historie, URL: <https://www.hey1-berlin.de/firmenportrait/> [05.04.2023].

<sup>361</sup> MELICHAR, Adalbert, *Pendler, Baraber und die Geschäftsleute. Fischamend in der Nachkriegszeit*, Band 2, in: *Fischamender Fotogeschichte(n)*, Fischamend 1990, S. 47.

<sup>362</sup> Akt 382, Grundbuchsauszug, Schwechat 14.04.1967, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>363</sup> MELICHAR 1990, S. 47.

<sup>364</sup> Akt 382, Lokalausgangs Objekt 210, Fischamend 04.12.1995, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

historische Gesamterscheinungsbild und den Eindruck des Objekts bis in die Gegenwart nicht zerstörten. Weder die äußere Fassadengliederung des ehemaligen Mechanikerwerks noch der grundsätzliche innere Aufbau der Geschosse und die damit einhergehende, gleichbleibende Tragstruktur wurden im Zuge der unterschiedlichen Gebäudeverwertungen groben Veränderungen unterzogen. Zumeist handelte es sich um Adaptierungen der Innenraumverteilung, die durch Hinzufügen oder Abtragen nichttragender Trennwände zustande kamen. Das übergeordnete Raumkonzept der drei Gebäudeabschnitte mit durchlaufendem Mittelgang, zwei Stiegenhäusern als Erschließungskerne und dem zentral angeordneten Lastenaufzug blieb jedoch stets erhalten. Davon zeugt die zum Großteil bis heute bestehende Originalstruktur des Bauwerks. (siehe Kap. 5.1.2.)

## 5.2. BAUBESCHREIBUNG

### 5.2.1. VERORTUNG UND UMGEBUNG

Das historische Bauwerk der ehemaligen Militäraeronautischen Anlage bildet heutzutage die südöstliche Grenze des Fischamender Ortsgebiets und ist an der Kreuzung Am Flugfeld zum Pfarrweg zu finden. Die Zuwegung erfolgt sowohl über die Flugfeld- als auch die Smolekstraße (Abb. 218), wobei der Weg aus dem zentralen Stadtraum bis hin zum Objekt, vor allem



Abb. 219 Blick bis zum Flughafen und dahinter aufragendem Wienerwald

im Bereich der beiden genannten Zufahrtsstraßen, mit einem Höhenunterschied von bis zu 20 Metern verbunden ist. (siehe Kap. 2.2.4.) Dadurch erweist sich der Standort der Anlage in westlicher und auch nördlicher Richtung als qualitativer Aussichtspunkt über die Gemeinde und bietet bei günstigen Wetterverhältnissen einen Blick bis zum Gelände des Flughafens Wien-Schwechat und der im Hintergrund aufragenden Hügellandschaft des Wienerwalds (Abb. 219). Sowohl in südlicher als auch östlicher Richtung erstrecken sich vom Gebäude weg kilometerlange Feldlandschaften (Abb. 220-221), die über das Jahr verteilt von den Bauern der Umgebung aktiv bewirtschaftet werden. Eine Zuwegung von diesen Seiten ist über die beiden Schotterstraßen Am Flugfeld und dem Pfarrweg mit dem Fahrrad oder zu Fuß möglich, da die Zufahrt hier lediglich dem Anrainerverkehr gestattet ist. Ein dicht bewachsener Windschutzgürtel säumt den Weg Richtung Süden, während man in östlicher Richtung direkt zwischen den Kornfeldern



Abb. 220 Südliche Feldlandschaft und Am Flugfeld



Abb. 221 Östlich angrenzende Feldlandschaft



marschiert. Diese Strecken ziehen sich durch die Landschaft und bilden zusammen mit den Donauauen beliebte, örtliche Ausflugsrouten für Spaziergänger, Wanderer und Radfahrer aus der Umgebung oder, vermehrt an den Wochenenden, auch aus der nahegelegenen Großstadt Wien.

Bebauungstechnisch grenzt das Objekt, abgesehen von einem südlich situieren, größtenteils ruhendem Betriebsgelände (Abb. 222) sowie einem Wirtschafts- und Wohngebäude, welches vom Bauwerk aus in nördlicher Richtung zu finden ist, ausschließlich an ein ruhiges Wohngebiet (Abb. 223). Es handelt sich hierbei um Einfamilienhäuser mit großzügigen Privatgärten, die den Großteil der Randgebiete Fischamends säumen. (siehe Kap. 2.2.4.)



Abb. 222 Südlich angrenzendes Betriebsgelände



Abb. 223 Westlich angrenzendes Wohngebiet

## 5.2.2. ZUGANG UND AUSSENRAUM

Eine breite Eisentoröffnung, die direkt an der nordwestlichen Gebäudekante anschließt, bietet derzeit den einzigen Zugang zum ansonsten vollständig eingezäunten Grundstück (Abb. 224). Nach Passieren der Eingangspforte erreicht man über einen nördlich gelegenen, befestigten Vorplatz schließlich den zentral gelegenen Haupteingang (Abb. 225). Ebenso gibt es theoretisch noch drei Zutrittsmöglichkeiten



Abb. 224 Nordwestliches Eisentor als Zugang

an der Südfront des Objekts, die derzeit jedoch von außerhalb nicht zugänglich sind, da sie sich aktuell in einem desolaten Zustand befinden (Abb. 226) und der südliche Bereich des Grundstücks zudem durch das benachbarte Firmengelände vom Straßenraum abgegrenzt wird.



Abb. 225 Zentraler Haupteingang



Abb. 226 Südliche Zutrittsmöglichkeit in desolatem Zustand

Generell betrachtet, ist das Bauwerk, abgesehen von der Westfront, die zur Straße hin ausgerichtet ist, von üppigem Grünraum umgeben. Da der südliche Abschnitt und auch der östliche Rand des Grundstücks nicht genutzt und betreten werden, herrscht hier ein wilder Wuchs von Pflanzen und Sträuchern. Nördlich des Objekts erstreckt sich hinter dem befestigten Zubringer ebenfalls eine üppig bewachsene Grünfläche mit einer Vielzahl an höherem Baumbewuchs.

stand, der sich hauptsächlich am Rand der Parzelle verteilt und als natürlicher Sichtschutz die Privatheit der Anlage wahrt (Abb. 227-228). Nicht nur durch die dichte Begrünung, sondern ebenfalls durch den direkten Anschluss eines privaten Firmengeländes an der Südseite des Objekts (Abb. 222) werden konkrete Einblicke von außerhalb des Grundstücks fast unmöglich gemacht, da eine unmittelbare Annäherung an das Bauwerk ohne Zutritt zum Gelände nahezu vollständig verhindert wird. Lediglich die westliche Fassadenfront liegt direkt an der Grundstücksgrenze und ist somit vom öffentlichen Straßenraum aus greifbar. Auch hier sind keine Einblicke in den Innenraum gewährleistet, worauf die Analyse der Fassadengestaltung noch genauer eingeht. (siehe Kap. 5.2.3)



Abb. 227-228 Üppig bewachsene Grünfläche nördlich des ehemaligen Mechanikerwerks

### 5.2.3. BAUKÖRPER UND FASSADE

Das Gebäude orientiert sich beinahe exakt in einer Nord-Süd-Ausrichtung und weist eine schmale, langgestreckte Grundfläche auf. Es verfügt über eine Gesamtlänge von etwa 74 Metern, während die Bauwerkstiefen in den verschiedenen, optisch separierten Trakten variieren. Das ehemalige Werksgebäude weist eine äußerst symmetrische Dreiteilung auf, die sowohl das äußere Erscheinungsbild als auch den inneren Aufbau der Anlage definiert. Ein etwa 33 Meter breiter und fast 18 Meter tiefer Mittelrisalit, der an der Nordfassade über einen Meter und an der Südfront sogar mehr als drei Meter auf gesamter Bauwerkshöhe aus der Fluchtlinie hervorspringt, sorgt für eine allgemeine Trennung in drei Gebäudeabschnitte. Dadurch verbleiben an den Seiten jeweils zwei identische Randelemente, die eine Länge von mehr als 20 Metern und eine Tiefe von exakt 13 Metern aufweisen (Abb. 229).<sup>365</sup> Das gesamte Bauwerk präsentiert

sich als mächtige, dreigeschosshohe Konstruktion, die durch ihr Volumen bereits aus einiger Entfernung ersichtlich ist und sich aufgrund dessen auch von der umgebenden, kleinteiligeren Bebauung deutlich abhebt. Lediglich am östlichen Gebäuderand senkt sich der Baukörper auf zwei Geschosse herab, wodurch im obersten Stockwerk eine großzügige Terrassenfläche entsteht (Abb. 228), die einen Panoramablick auf



Abb. 229 Gesamter Baukörper und tieferer Mittelrisalit

die weitläufige Feldlandschaft ermöglicht. Der oberste Abschluss der einzelnen Gebäudetrakte erfolgt durch eine herkömmliche Walmdachkonstruktion, die aus einer Holzunterkonstruktion mit schützender Blecheindeckung besteht und auf der massiven Flachdecke aufliegt, welche als oberer Horizontalabschluss der Innenräume im Dachgeschoss dient. Der Dachstuhl über dem westlichen Gebäudetrakt verfügt jedoch über keine oberste Abdeckung aus Blechmaterial und wird lediglich durch eine Bitumenbeschichtung gegen äußere Einflüsse abgedichtet (Abb. 230). Da die gesamte Dachkonstruktion sehr flach geneigt ist und das Gebäude zudem

<sup>365</sup> Akt 382, Grundrisspläne, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.





Abb. 230 Obere Dachhaut

über eine umlaufende, mehr als einen Meter auskragende, massive Traufenkonstruktion, bestehend aus einer Hängeplatte aus Eisenbeton<sup>366</sup>, verfügt, tritt der obere Gebäudeabschluss beim Blick vom Straßenniveau aus, nicht in Erscheinung und kann lediglich aus der Luft oder zum Teil aus weiterer Entfernung betrachtet werden. Ein besonderes Merkmal im Hinblick auf die Dachausbildung lässt sich zudem an der östlichen Front der Anlage erkennen. Erhaltene Giebelwände aus Ziegelmauerwerk und Beton zeugen noch heute von der ehemaligen Sheddach-Konstruktion, die sowohl das Erscheinungsbild der äußeren Gebäudehülle als auch die innere Raumatmosphäre des entsprechenden Bereichs prägte. Zurzeit wird der darunterliegende Innenraum durch eine provisorische, flache Holzrahmenkonstruktion mit Sparrenaufgabe und Pressspanplattenabdeckung vor Witterungseinflüssen geschützt, die jedoch nicht mehr dieselbe Innenraumqualität erzielt, die der Originalzustand einst mit sich brachte (Abb. 231-233). (siehe Kap. 5.1.2.)



Abb. 231 Erhaltene Giebelwände aus Ziegelmauerwerk und temporäre Eindeckung

<sup>366</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 7, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.



Abb. 232 Innenraumatmosphäre mit Giebeldach



Abb. 233 Innenraumatmosphäre ohne Giebeldach

In Bezug auf die Fassadengliederung weist das Gebäude eine durchwegs symmetrische Anordnung sämtlicher Fenster- und Türöffnungen sowie der verschiedenen Elemente auf, die zur Teilung der großflächigen Außenwände beitragen. Öffnungen in Form von Türen und Fenstern verschiedenster Dimensionen finden sich vor allen Dingen an der langgezogenen Nord- (Abb. 234) und Südfront des Objekts, wohingegen die westliche Fassade (Abb. 235) in Richtung Straßenraum völlig geschlossen und ohne Einsicht in den Innenraum ausgeführt ist. Auch die östliche Fassade (Abb. 236) erscheint in den ersten beiden Geschossen vollständig geschlossen, jedoch befindet sich im obersten Stockwerk eine großzügig dimensionierte, provisorisch angebrachte Glasfassadenfront, die sich über die gesamte Wandfläche erstreckt und den östlichen Raumabschluss des Dachgeschosses bildet. Den äußeren Flügeln der Anlage werden zumeist verhältnismäßig großflächige Fensteröffnungen zugeordnet, während der Mitteltrakt eher über kleinteiligere Öffnungselemente verfügt. Dies kann durchaus auf die Raumordnung sowie auf die differenzierten Raumgrößen im Inneren zurückgeführt werden, die im folgenden Abschnitt noch genauer erläutert werden. (siehe Kap. 5.2.3.) An der Südfront (Abb. 237) des Objekts stechen vor allem die Fensteröffnungen der beiden Stiegenhauskerne hervor, da diese als einzige Elemente abweichende Parapethöhen aufweisen. Ein wesentlicher Bestandteil der Tür- und Fensteröffnungen der Anlage ist noch im Originalzustand erhalten und wurde lediglich saniert, andere mussten zeitweise durch Provisorien ersetzt werden, um die Innenräume vorerst gegen Witterungseinflüsse zu schützen.



Abb. 234 Ansicht Nord Bestand M 1:250

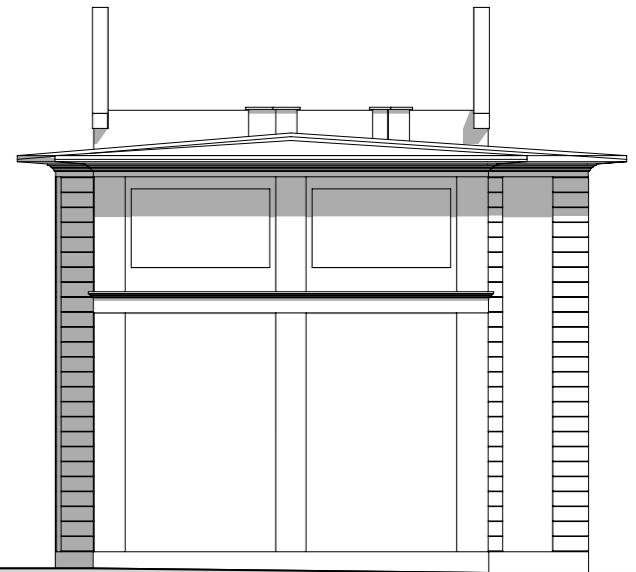


Abb. 235 Ansicht West Bestand M 1:250

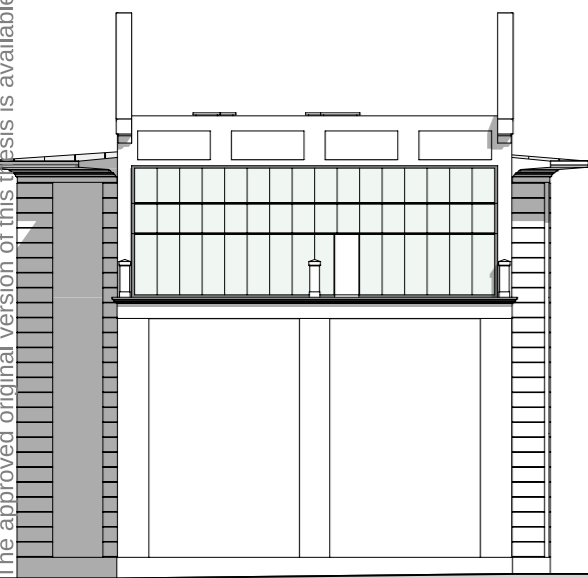


Abb. 236 Ansicht Ost Bestand M 1:250



Abb. 237 Ansicht Süd Bestand M 1:250



Für die Fassadenteilung prägend sind zudem unterschiedliche horizontale sowie vertikale Gliederungselemente aus Putz. Zunächst tritt das 45 Zentimeter hohe Sockelbetonmauerwerk als waagrechte Formgebung hervor. Nicht nur durch den physischen Vorsprung aus der restlichen Gebäudeflucht, sondern auch in Bezug auf den Materialunterschied durch den gröberen Portlandzementmörtel und die gestockte Oberfläche hebt sich der bodennahe Abschnitt der Fassade bereits deutlich von der restlichen Gebäudefront ab (Abb. 238). Zwar wird die restliche Außenmauer des Objekts durchgehend mit feinerem Weißkalkmörtel verputzt, so kommen dennoch verschiedene Teilungselemente zum Einsatz, die für optische Abgrenzungen sorgen.<sup>367</sup> Neben einem deutlich hervortretenden, an der Nord-, West-, sowie Südfassade umlaufenden Traufengesims direkt unterhalb der Dachkante findet man jeweils filigranere Fenstergesimse in allen Geschossen an der Fassade des Mitteltrakts (Abb. 239-240), die jedoch mehrmals von anderen Gestaltungselementen unterbrochen werden. Die beiden Seitenflügel werden zusätzlich durch ein auffallendes, umlaufendes Stockwerkgesims zwischen dem ersten und zweiten Geschoss horizontal gegliedert, welches am östlichen Gebäuderand direkt in die Oberkante der Terrassenfläche mündet und diesen Bereich dadurch ebenfalls umrahmt (Abb. 241-242).



Abb. 238 Sockelbetonmauerwerk



Abb. 239 Gesimse und Lisenen als Fassadengliederung



Abb. 240 Gesimse und Lisenen als Fassadengliederung

<sup>367</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 1-2, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

Neben den waagrechten Teilungen sorgen hervortretende, vertikale Lisenen sowie spezielle Ecklisenen, die die äußeren Kanten des Baukörpers betonen<sup>368</sup>, an den flankierenden Gebäudeteilen für eine senkrechte Gliederung der Bauwerksfronten. Zusätzlich wird die Fassade des Mitteltrakts durch eine Vielzahl von Quaderlisenen strukturiert, die zum Teil auch über die Gebäudeecken des zentralen Baukörpers verlaufen.<sup>369</sup> Diese und auch weitere hervortretende, rechteckige Elemente zwischen den Wandöffnungen treten durch einfache Putzverstärkungen in Erscheinung und sorgen für eine spannende Gliederung der ansonsten relativ planaren Fläche (Abb. 239).



Abb. 241 Stockwerkgesims umrahmt die Terrasse



Abb. 242 Stockwerkgesims

So zieht sich ein wiederholender, symmetrischer Formenkanon von unterschiedlich dimensionierten Öffnungen und verschiedenen Gliederungselementen über die gesamte Gebäudefassade, der dem grundsätzlich schlichten Baukörper von allen Seiten eine unvergleichliche Optik verleiht.

<sup>368</sup> BINDING, Günther, *Architektonische Formenlehre*, 8. Auflage, Darmstadt 2019, S. 105.

<sup>369</sup> Akt 38979, Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 05.02.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

## 5.2.4. TRAGSTRUKTUR UND RAUMVERTEILUNG

Der massive Gebäudekomplex besteht aus einem einfachen statischen System, welches sich rasch erklären lässt. Lastabführende Bauwerkselemente liegen Geschoss für Geschoss übereinander und bilden eine übersichtliche, gut ablesbare Tragstruktur. Zunächst handelt es sich bei dem Baukörper um ausschließlich tragende Massivaußenwände aus Ziegelmauerwerk, deren Stärke im Bereich der äußeren Gebäudeflügel nach oben hin mit jedem Stockwerk abnimmt. Für die Überbrückung der Spannweiten dienen im Mitteltrakt zwei ebenfalls lastabtragende Massivwände aus Ziegelmauerwerk, die zugleich den zentral durchlaufenden Mittelgang in jedem Stockwerk definieren und zumindest die Mauerstärken der Außenwände aufweisen (Abb. 243). In den flankierenden, schmäleren Gebäudebereichen sorgt eine Kombination der Ziegelmauerwerksausfachung mit einer Stahlbetonskelettkonstruktion, bestehend aus Eisenbetonstützen und den darüber durchlaufenden Eisenbetonträgern, die über eine dreiecksförmige, sichtbare Voutenausbildung für einen besseren Kräfteverlauf verfügen (Abb. 244), für die Minimierung der Lastabstände. Die Geschossdecken des Baukörpers sind als durchlaufende Eisenbeton-Hohlkammerdecken ausgeführt, deren untenliegende Stahlbewehrung für die Aufnahme der Zugkräfte sorgt. Die Hohlräume der Betondecke sind mit Rohrschilfmatten ausgelegt, während sowohl über als auch unter der gesamten Konstruktion zehn Zentimeter starke Betonplatten für die Druckauf-

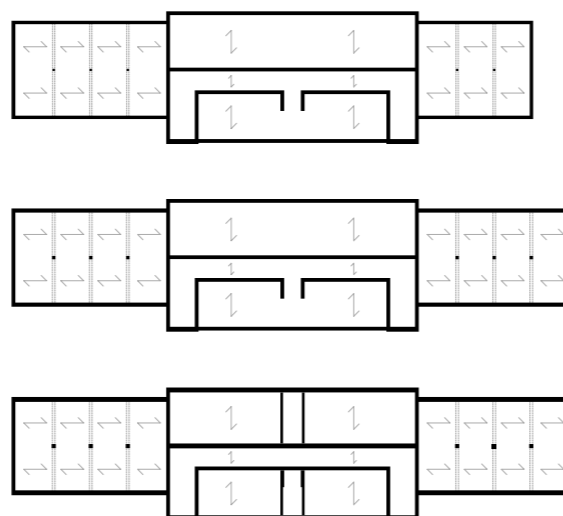


Abb. 243 Tragende Struktur und Deckenspannrichtung



Abb. 244 Eisenbetonstützen mit Voutenausbildung

den darüber durchlaufenden Eisenbetonträgern, die über eine dreiecksförmige, sichtbare Voutenausbildung für einen besseren Kräfteverlauf verfügen (Abb. 244), für die Minimierung der Lastabstände. Die Geschossdecken des Baukörpers sind als durchlaufende Eisenbeton-Hohlkammerdecken ausgeführt, deren untenliegende Stahlbewehrung für die Aufnahme der Zugkräfte sorgt. Die Hohlräume der Betondecke sind mit Rohrschilfmatten ausgelegt, während sowohl über als auch unter der gesamten Konstruktion zehn Zentimeter starke Betonplatten für die Druckauf-

nahme zuständig sind (Abb. 245).<sup>370</sup> Der Fußbodenaufbau, zum Teil noch im Originalzustand vorhanden, fehlt in einigen Räumlichkeiten zur Gänze und gibt den Blick auf die rohe Hohlkammerdecke samt durchlaufender Deckenbalken frei (Abb. 246). Da die Geschossdecken je nach Lage im Objekt unterschiedlich große Spannweiten überwinden müssen, variieren ihre Stärken in den verschiedenen Gebäudeteilen und sorgen für minimal unterschiedliche Raumhöhen.



Abb. 245 Einblick in Eisenbeton-Hohlkammerdecke



Abb. 246 Oberkante Rohbetondecke

Die Streifenfundamente (Abb. 247) bestehen aus grobem Betonmauerwerk<sup>371</sup>, während ein geringer Bereich der Anlage für den damaligen Bedarf eines Kohlenlager- sowie Heizkesselraums in Zusammenhang mit einem durchlaufenden unterirdischen Gangbereich sogar unterkellert wurde.<sup>372</sup> (siehe Kap. 5.1.1.)

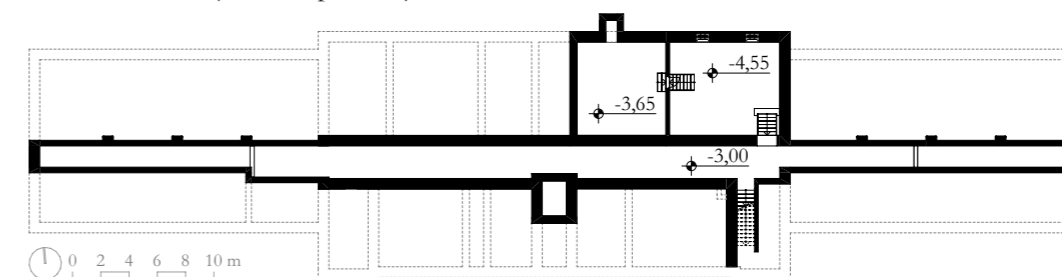


Abb. 247 Grundriss Bestand Kellergeschoss M 1:500

<sup>370</sup> Akt 38979, Statisches Gutachten zum Fabriksgebäude Fischamend der Ziviltechniker Zeissel + Partner, Wien 31.10.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>371</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 1, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>372</sup> Akt 382, Grundrissplan Kellergeschoss, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.





Abb. 248 Eingangsbereich und Aufzug

Blick vom Haupteingang durch den Schacht hindurch bis zum gegenüberliegenden, ebenfalls zentral gelegenen Eingangsbereich an der Südfront (Abb. 248). Über den nördlichen Eingangsbereich gelangt man schließlich zu einem langgestreckten, querliegenden Mittelgang, der als zentrale Verbindung aller Gebäudeabschnitte funktioniert sowie zwischen Zugangsbereich und Aufzugsschacht zu finden ist. Dieser, etwa 32 Meter lange, Gangbereich ist Bestandteil aller Stockwerke und sorgt für die Erschließung sämtlicher Räumlichkeiten im Objekt (Abb. 249). Durch ihn werden ebenfalls die beiden großzügigen Stiegenhauskerne erschlossen, die südseitig in den Ecken des Mitteltrakts angesiedelt sind (Abb. 250). In gespiegelter Ausführung verlaufen die beiden Treppen ident vom Erdgeschoss bis ins Dachgeschoss und verfügen jeweils über einen südseitigen Eingang unter dem ersten Treppenpodest. Aktuell



Abb. 249 Durchlaufender Gangbereich

Abgesehen von der statischen Tragstruktur lässt sich auch der innere Grundrissaufbau und die Verteilung der Räumlichkeiten relativ simpel beschreiben, da die oberirdischen Geschosse fast ident aufgebaut sind. Betreten wird das Gebäude hauptsächlich durch das zentral gelegene Haupteingangstor an der Nordfassade des Objekts. (siehe Kap. 5.2.2.) Ebenfalls an der nördlichen Front befinden sich an den äußeren Gebäudeflügeln derzeit auch großflächige Einfahrtstore (siehe Kap. 5.1.2.), die jedoch selten und lediglich für Einlagerungszwecke genutzt werden. Nach Betreten des Haupteingangs wandert der Blick durch den Eingangsbereich direkt in Richtung des bestehenden Schachts für den Lastenaufzug, der ebenfalls in der zentralen Achse des Baukörpers liegt. Da der Aufzug im Erdgeschoss sowohl von nördlicher als auch südlicher Seite betreten und beladen werden kann, reicht der

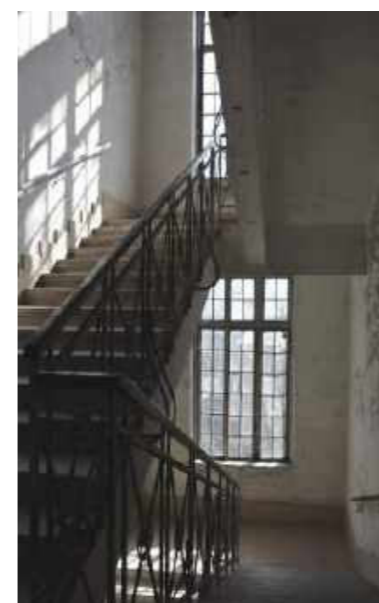


Abb. 250 Westlicher Stiegenhauskern

Außenwandstärken, lediglich durch mittig angeordnete Stützenreihen unterbrochen werden, die der Lastabtragung dienen. Abgesehen davon wird der westlich gelegene Hallenraum im Erdgeschoss zurzeit temporär durch herkömmliche Gipskartonständerwände in mehrere Abschnitte unterteilt und kann somit nicht in seiner vollen Größe wahrgenommen werden. Die symmetrischen, nord- und südseitig angeordneten Fensteröffnungen fallen in den Randbereichen der Anlage ebenfalls sehr großzügig aus und sorgen für einen reichhaltigen Lichteinfall (Abb. 256). An einigen Stellen wurden die originalen Fensterelemente mit filigraner Sprossenteilung jedoch temporär durch provisorische Konstruktionen ersetzt, die den Lichteinfluss deutlich reduzieren, da nur Bestandteile der Öffnungen weiterhin lichtdurchlässig ausgeführt sind. (siehe Kap. 5.1.2.)

<sup>373</sup> Ebd.

kommen diese Zutrittsmöglichkeiten aufgrund der verhinderten Zugangssituation zum südlichen Grundstücksteil (siehe Kap. 5.2.2.) jedoch nicht zum Einsatz. Das östlich gelegene Stiegenhaus bietet zudem noch den Abgang in die Kellerräumlichkeiten, die sich jedoch auf einen langgestreckten Gang (Abb. 251), der sich über die gesamte Gebäudelänge zieht, sowie den ehemaligen Heizkessel- und Kohlenlagerraum beschränken.<sup>373</sup> (siehe Kap. 5.1.1.)

In den oberirdischen Geschossen gelangt man nun über den durchlaufenden Gang sowie die beiden anschließenden Stiegenhäuser in alle Stockwerke und in sämtliche, dazugehörige Bauwerksbereiche (Abb. 252-254). In Bezug auf die Raumverteilung beherbergen die äußeren Gebäudeflügel zumeist geräumige, hallenartige Bereiche (Abb. 255), deren freie Grundflächen von bis zu 241 Quadratmetern, je nach



Abb. 251 Durchlaufender Kellergang

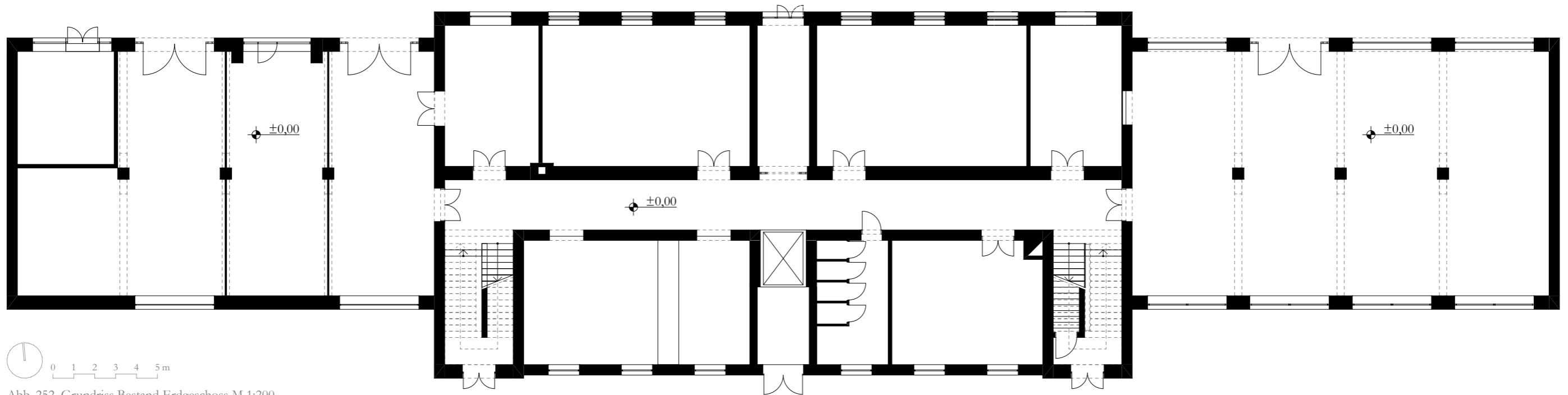


Abb. 252 Grundriss Bestand Erdgeschoss M 1:200

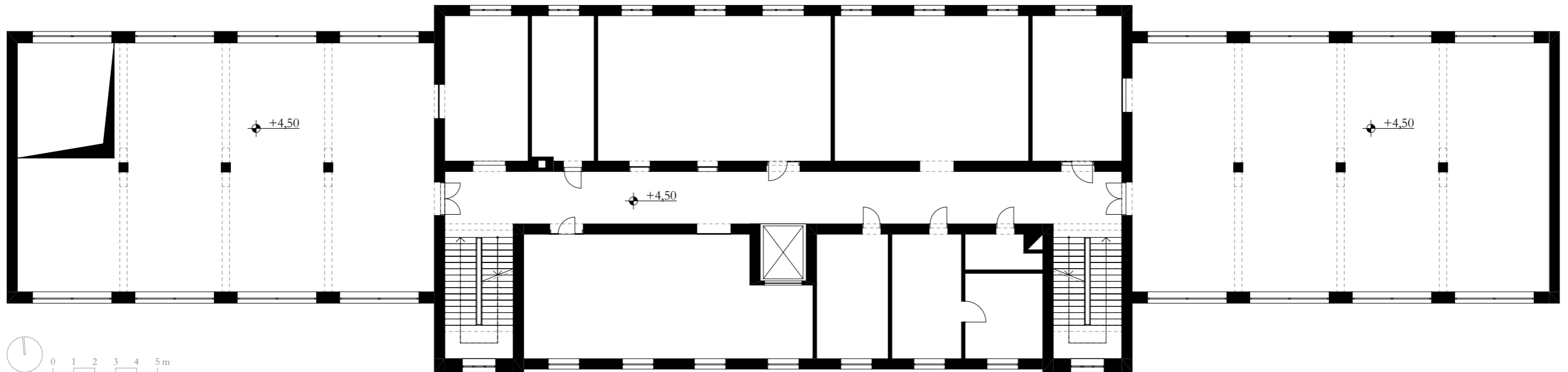


Abb. 253 Grundriss Bestand Obergeschoss M 1:200



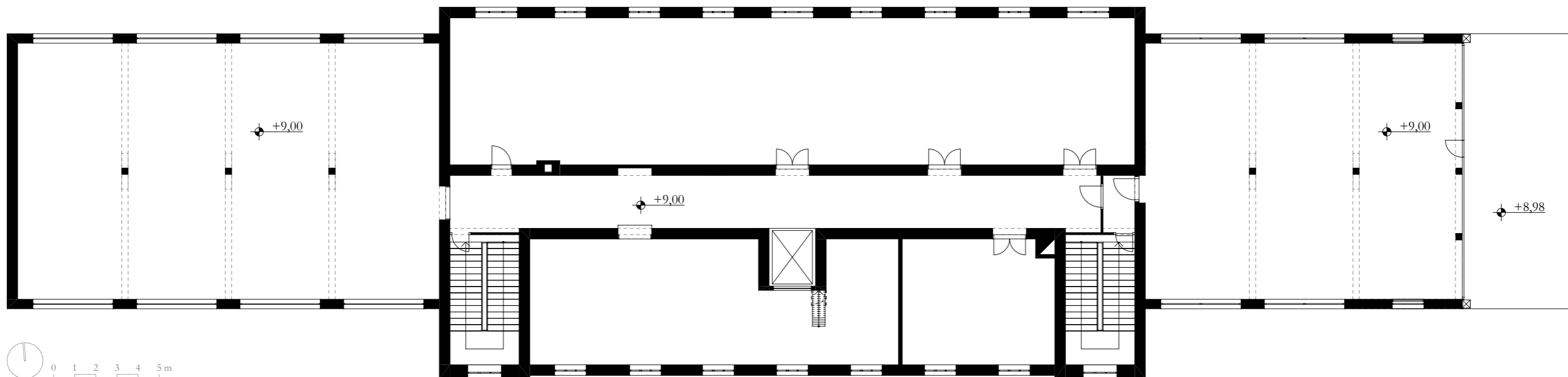


Abb. 254 Grundriss Bestand Dachgeschoss M 1:200

Im Vergleich zu den anderen Hallen im Gebäude gilt es den östlichen Dachgeschossraum gesondert zu erwähnen, da dieser neben den gegenüberliegenden Nord- und Südfenstern noch über eine großzügige Glasfassadenfront als östlichen Raumabschluss verfügt, die den Blick in die Landschaft freigibt und den Austritt auf eine Freiluftterrasse ermöglicht, die in der Anlage nur einmalig hier zu finden ist (Abb. 257). Die Fassadenfront besteht zwar nicht mehr in ihrem historischen Ursprungszustand, dennoch wurde sie als temporäre Holzrahmenkonstruktion mit Plexiglaselmenten erneut transparent gestaltet, sodass der Raum nach wie vor lichtdurchflutet in Erscheinung tritt. Ein weiteres Merkmal der östlichen Hallen im obersten Stockwerk findet man in der Dachausbildung, da der Raum ehemals zu einem Drittel durch ein gläsernes Giebeldach gedeckt wurde. Nach Abtragung wird der Innenraum bis dato durch ein Provisorium aus einem Holzrahmen mit Sparren- und Platteneindeckung vor Witterungseinflüssen geschützt, dessen Untersicht nun in der Halle sichtbar ist und deutlich höher liegt als die angrenzende Flachbetondecke. (siehe Kap. 5.1.1., 5.1.2. und 5.2.3.)



Abb. 255 Großzügiger westlicher Hallenraum im Dachgeschoss



Abb. 256 Große Fensteröffnungen

Der zentrale Gebäudetrakt teilt sich aufgrund des durchlaufenden Mittelgangs in allen Stockwerken in nord- und südorientierte Räumlichkeiten auf. Diese fallen im Vergleich zu den flankierenden Hallen kleinteiliger aus und weisen unterschiedlichste Raumgrößen von sechs bis hin zu 225 Quadratmetern auf (Abb. 252-254). Die Fensteranordnung verläuft auch hier exakt symmetrisch, während die ursprünglichen originalen Kastenfensterelemente nur noch zum Teil vorhanden sind und zwischenzeitlich in einigen Bereichen durch Neuerungen ersetzt worden sind, wobei stets auf ein optisches Nachempfinden des Altbestands geachtet wurde (Abb. 258). (siehe Kap. 5.1.2.)



Abb. 257 Östlicher Hallenraum mit Terrasse im Dachgeschoss

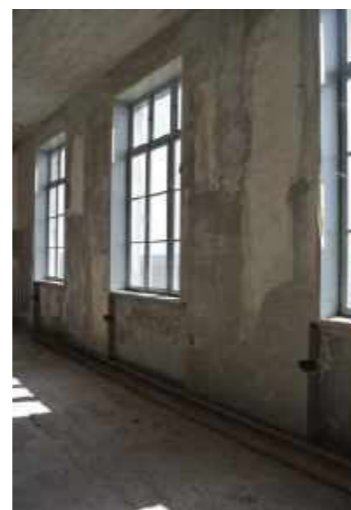


Abb. 258 Neue „Kastenfenster“

## 5.2.5. OBERFLÄCHEN UND MATERIALIEN

Abseits der tragenden Bauwerkselemente gilt es auch noch das Spektrum an Oberflächenmaterialien zu erwähnen, die im Objekt derzeit zur Anwendung kommen. Beginnend mit den Bodenbelägen findet man sowohl im Eingangs- und Gangbereich als auch in den Stiegenhausbereichen, ausgenommen der Treppenstufen, ein Feinklinkerplattenpflaster als Fußbodenbelag. Diese zweieinhalb Zentimeter starken und etwa 15 Zentimeter im Quadrat gemessenen Bodenplatten weisen eine orange-gelbliche Färbung auf und werden in den genannten Bereichen auch als Sockelelement genutzt, welches 30 Zentimeter hoch ist und somit aus zwei übereinanderliegenden Scharen der Klinkerplatten besteht (Abb. 259).<sup>374</sup> Die bauzeitlichen Treppenstufen bestehen aus massivem Naturgranit, dessen Sichtoberfläche fein gestockt wurde und nach wie vor in gutem Zustand erhalten ist.<sup>375</sup>



Abb. 259 Sockel aus Feinklinkerplattenpflaster



Abb. 260 Naturgranittreppen und Eisengeländer

Sämtliche Geländerkonstruktionen in den Erschließungskernen als auch die Absturzsicherung der Terrasse im obersten Stockwerk sind bauzeitliche, schmiedeeiserne Konstruktionen aus Quadrateisen (Abb. 260).<sup>376</sup> Es handelt sich um den allgemein bekannten, noch heute oftmals in Wien vorzufindenden Geländertyp der Wiener Stadtbahn<sup>377</sup>, der vom namhaften öster-

<sup>374</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 8, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>375</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 5, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>376</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 18, in: AT-OeSTA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>377</sup> Ebd.



reichischen Architekten Otto Wagner entworfen wurde.<sup>378</sup> Gefertigt wurden die einen Meter hohen Konstruktionen durch den Industriellen Rudolph Philipp Waagner<sup>379</sup>, der das bereits damals bekannte Eisen- und Glasbautechnikunternehmen „Waagner“ in Wien gründete.<sup>380</sup> Die Absturzsicherung der Terrasse wurde zwar zwischenzeitlich abgetragen, wird jedoch aufbewahrt und befindet sich noch in einem solidem Zustand. In den Stiegenhäusern sind die Geländer nach wie vor in ihrem bauzeitlichen Zustand erhalten und verfügen zusätzlich über historisch bestehende Handläufe aus Buchenholz.<sup>381</sup>

Der Fußbodenaufbau in den einzelnen Räumlichkeiten der Anlage variiert, da die Beläge in einigen Bereichen vollständig entfernt wurden, wohingegen in anderen Teilen des Objekts die Aufbauten noch in ihrem originalen Zustand vorhanden sind. Somit wechselt der Untergrund in den einzelnen Räumen von der rohen Oberkante der Betondecke, über die Schicht des Unterlagbetons, bis hin zum bauzeitlichen feuerfesten Bodenbelag mit einer Stärke von etwa 1,5 Zentimetern.<sup>382</sup> Angaben über die zurzeit vorhandenen Materialien und Oberflächen im Gebäude liefert jedoch das Raumbuch (siehe Anhang), welches jeden Bereich im Objekt gesondert behandelt und analysiert.

Sofern die Innenraumwände und -decken mithilfe eines Anstrichs abgedeckt sind, handelt es sich um einen Verputz aus Weißkalkmörtel. Oftmals kommen jedoch auch die rohen Oberkanten der tragenden Materialien zum Vorschein, wobei in diesem Fall das dahinterliegende Ziegelmauerwerk sowie die Betondecken in Erscheinung treten (Abb. 261). (siehe Kap. 5.2.4.)



Abb. 261 Sichtbare Rohwände und -decken

<sup>378</sup> GRÖGER, Roman Hans, *Die unvollendeten Stadtbahnen. Wiener Schnellverkehrsprojekte aus den Akten des Österreichischen Staatsarchivs*, Innsbruck/Wien/Bozen 2010, S. 76-77.

<sup>379</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 18, in: AT-OeSTA/Adr BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>380</sup> GRANICHSTAEDTEN-CZERVA, Rudolf von, Josef, MENTSCHL, Gustav, OTRUBA, *Altösterreichische Unternehmer. 110 Lebensbilder*, Wien 1969, S. 127-129.

<sup>381</sup> Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, 05.06.1916, S. 18, in: AT-OeSTA/Adr BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65.

<sup>382</sup> Akt 382, Gebäudeschnitt C-D, o.O., 19.07.1923, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

Im Hinblick auf die Fenster- und Türelemente handelt es sich bei den großzügigen, original vorhandenen Vorrichtungen in den flankierenden Hallenräumen um sogenannte „Fassoneisenfenster“, die eine filigrane Eisensprossenteilung aufweisen und über eine Vielzahl kleinteiliger Glasfüllungselemente verfügen (Abb. 262). Temporär ersetzte Elemente dieser Größenordnung wurden durch Holzrahmenkonstruktionen ausgetauscht, die zum Großteil mit Pressspanplatten blickdicht vernagelt wurden und nur stellenweise mit transparenten Plexiglas-Elementen versehen worden sind (Abb. 263). Die eingebauten Kastenfenster der Anlage,



Abb. 262 Bauzeitliche „Fassoneisenfenster“



Abb. 263 Temporäre Holzrahmenkonstruktionen

ungeachtet ob im Originalzustand oder als Nachbau, bestehen zur Gänze aus Holzmaterial, welches lediglich verschiedenfarbig in blaugrüulichen oder weißen Tönen lackiert wurde (Abb. 264). Auch historisch vorhandene Türen sind aus Holz gefertigt, verfügen über Kassettentürblätter mit gleichmäßiger Füllungsteilung und weisen zum Großteil noch eine blaugrüuliche Farbgebung auf (Abb. 265). Weitere, erst kürzlich hinzugefügte Tür- und Torelemente bestehen auch aus Materialien wie Metall oder Holz und stechen durch ihre differenzierte Optik im Gebäude aus dem Altbestand hervor (Abb. 266).

So ergibt sich im Bauwerk eine Vielfalt aus unterschiedlichen Oberflächen, die sich jedoch beim Durchwandern des Objekts wiederholen und schrittweise für einen gewissen Wiedererkennungseffekt sorgen.



Abb. 264 Neue „Kastenfenster“



Abb. 265 Bauzeitliche Holztüren



Abb. 266 Temporäre Türelemente



### 5.3. BEWERTUNG

Als ursprünglicher Bestandteil der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend, lässt sich das historische Bauwerk am Flugfeld anhand unterschiedlicher Herangehensweisen sowie Kriterien untersuchen und beurteilen, die im Rahmen dieser Arbeit das gleiche Forschungsziel verfolgen: das Aufzeigen von unterschiedlichen Werten, die den fortwährenden Erhalt und die damit einhergehende Denkmalswürdigkeit des Bestandsobjekts befürworten.

#### 5.3.1. ARCHITEKTURHISTORISCHE EINORDNUNG

Durch seine Errichtung in den Jahren 1916 und 1917 (siehe Kap. 5.1.1.) lässt sich das ehemalige Werksgebäude zeitlich in die Baugeschichte während des Ersten Weltkriegs einordnen. Hinzukommt, dass das Objekt durch seine Bauweise sowie dem industriellen Charakter eindeutig der Industriearchitektur des anfänglichen 20. Jahrhunderts zuzuordnen ist. Daher macht sich auch oftmals eine Analogie zu anderen Gebäuden in diesem Zeitraum erkennbar, die ebenjenen technischen Bautypus in Kombination mit einer vormaligen industriellen Nutzung aufweisen. So können Merkmale dieser Fabrikarchitektur hinsichtlich Ausführung, Materialität sowie Gestaltung in einen Kontext gestellt und direkt miteinander verglichen werden.<sup>383</sup> Grundsätzlich gilt festzuhalten, dass die, während des Ersten Weltkriegs, entstandene Architektur in der architekturhistorischen Forschung oftmals vernachlässigt wird, wohingegen es während dieser Epoche keinesfalls zu einem Stillstand der Baubranche in Europa kam.<sup>384</sup> Zwischen 1914 und 1918 wurden zwar in erster Linie kriegs- und rüstungsbezogene Projekte genehmigt<sup>385</sup> während zivile Bauanträge und -projekte zeitweilig zum Erliegen kamen, so jedoch setzte in der Industriebranche um etwa 1915 ein regelrechter Aufschwung an Bauarbeiten ein, die jedoch mit speziellen Kriterien behaftet waren. Im Fokus der damaligen Kriegslage standen vor allem schnelle und unkomplizierte Bauprojekte, da die Not an zweckmäßigen Gebäuden für Industrie und Technik immer größer wurde.<sup>386</sup>

<sup>383</sup> KIESOW, *Einführung in die Denkmalpflege*, Darmstadt 1989, S. 46.

<sup>384</sup> RENZ, Kerstin, *Industriearchitektur im frühen 20. Jahrhundert. Das Büro von Philipp Jakob Manz*, München 2005, S. 91.

<sup>385</sup> Ebd.

<sup>386</sup> Homepage Brandenburgische Technische Universität, Bauen mit Beton und Eile. Industriebau im Ersten Weltkrieg, URL: <https://www.b-tu.de/news/artikel/9029-bauen-mit-beton-und-eile-industriebau-im-ersten-weltkrieg> [18.05.2023].

Generell lässt sich im Zeitalter der Hochindustrialisierung 1900 auch die vermehrte Nutzung neuer Materialien wie Eisen oder Beton verzeichnen, die im Fabrikbau immer häufiger zum Einsatz kamen.<sup>387</sup> Dadurch wurden Baustoffe wie Holz, dessen Verwendung bis dahin oftmals in tragenden Bauwerksstrukturen zu finden war, zusehends abgelöst. Mögliche Stützenabstände sowie Maximalspannweiten zwischen den statischen Elementen konnten so aufgrund der erhöhten Tragfähigkeit neuer Materialien deutlich erweitert werden. Diese großzügigen, lediglich punktuell durch lastabtragende Elemente in Stützenform unterbrochenen Raumflächen waren und sind für den Fabrikanlagenbau nach wie vor essenziell, da so genügend Platz für unterschiedliche Produktionsvorgänge sowie für die Einrichtung der notwendigen Maschinen vorhanden ist.<sup>388</sup>

Unterschieden wurde im Industriebau der damaligen Zeit zwischen drei grundsätzlichen Gebäudetypen. Zum einen gab es den sogenannten Flachbau, ein eingeschossiger, relativ niedriger Gebäudetypus, der jedoch flächenmäßig über eine enorme Ausdehnung verfügte und im Zuge der Textilindustrie in Form von Webereien sowie Spinnereien in Europa erstmals Mitte des 19. Jahrhunderts aufkam. Des Weiteren war der Hallenbau eine ähnliche, ebenfalls eingeschossige Ausformulierung einer Werksanlage, jedoch mit dem Unterschied, dass er eine bedeutend großzügigere Raumhöhe und dafür umso geringeren Flächenverbrauch aufwies. Auch diese Fabrikbauweise entwickelte sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts, entstand jedoch durch den Produktionsstrang der Eisengewinnung und -verarbeitung, da für die Arbeitsvorgänge in den Betrieben ausreichend Platz für die Einrichtung ausladender Hebe- und Transportkräne vorhanden sein musste.<sup>389</sup> Zwar wird das gegenständliche Werksgebäude im Dehio-Handbuch des Bundesdenkmalamts ebenso als dreigeschossiger „Hallenbau“ beschrieben<sup>390</sup>, dennoch bezieht sich diese Schilderung vielmehr auf die vergleichbar großzügigen Räume der äußeren Gebäudeflügel. Diese weisen im Vergleich zur kleinteiligeren Raumentwicklung im Mitteltrakt der Anlage und durch ihre ausschließlich durch Stützenreihen unterbrochenen Freiflächen, durchaus einen gewissen Hallencharakter auf. Der bestehende Baukörper wird jedoch eindeutig der dritten Kategorie des Industriebaus der damaligen Zeit zugeordnet, nämlich dem Ge-

<sup>387</sup> HASSLER, Uta, NIKLAUS, KOHLER, *Das Verschwinden der Bauten des Industriezeitalters. Lebenszyklen industrieller Baubestände und Methoden transdisziplinärer Forschung*, Tübingen/Berlin 2004, S. 17-19.

<sup>388</sup> Ebd., S. 143.

<sup>389</sup> Ebd., S. 147-150.

<sup>390</sup> BENEDIK 2003, S. 444-445.

schossbau. Besonders bei dieser Bauweise von Fabriken hielt die bereits erwähnte Verwendung neuartiger Materialien wie Beton im Laufe der letzten beiden Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts Einzug und konkurrierte als innovative Mischbauweise schon kurz darauf und mit der Planung reiner Eisenkonstruktionen. Neben der eben angeführten Erhöhung der Spannweiten durch bessere Tragfähigkeiten war auch die Feuerfestigkeit durch Ummantelung des eisernen Traggerüsts ein maßgebendes Kriterium für die Nutzung von Beton im Geschossbau. Entstanden ist dieser Fabrikbautypus bereits im Laufe des 18. Jahrhunderts, zunächst auch im Zuge der Textilindustrie, der sich anfangs zumeist durch tragende Massivaußenmauern auszeichnete. Im Laufe der Jahre entwickelte sich der Geschossbau schließlich durch die Verteilung der tragenden Elemente sowie unter Berücksichtigung bestimmter Produktionsabläufe in eine konkrete Richtung. Im Sinne einer besseren Kraftübertragung wurden die Spinnmaschinen so nahe wie möglich an den jeweiligen Energiequellen situiert, wodurch sich zumeist in sämtlichen Geschossen der gleiche Aufbau an Arbeitsprozessen und -einrichtungen ergab. Durch diesen Sachverhalt, jedoch auch im Hinblick auf eine unkomplizierte und sichere Lastabtragung, wurden Raumgefüge sowie tragende Bauwerkselemente in jedem Geschoss direkt übereinanderliegend angeordnet.<sup>391</sup> Auch im Objekt Nr. 210 ist eine dementsprechend gleichmäßige Vertikallastabtragung vorzufinden, was folglich zu einer nahezu identen Raumverteilung auf allen Ebenen führt.

In Bezug auf die Bauweise industrieller Anlagen der damaligen Zeit lassen sich noch weitere Merkmale definieren, die zu den wiederkehrenden Charakteristiken gehören und sich ebenso in der Ausführung sowie Gestaltung des historischen Mechanikerwerks in Fischamend wiederfinden. Unter anderem ist hier das Lebenswerk des namhaften, deutschamerikanischen Industriearchitekten Albert Kahn (Abb. 267) erwähnenswert, der ihm Rahmen seiner umgesetzten Projekte, die dazumal gängige Architektur technischer Objekte maßgeblich prägte. So entwickelte Kahn im Zuge seiner frühen Bauten Anfang des 20. Jahrhunderts bedeutsame Fabrikanlagen auf amerikanischem Boden, wie die „Packard Motor



Abb. 267 Porträt Albert Kahn

<sup>391</sup> HASSLER, KOHLER 2004, S. 143-145.

Company“ in Detroit im Jahr 1905 oder die sogenannte „Burrough Adding Machine Co.“ in Plymouth im Jahr 1907. Bei diesen und weiteren realisierten Projekten handelte es sich um mehrgeschossige Stahlbetonskelettbauten die ein Traggerüst aus gleichmäßig verteilten Stützen aufwiesen. Dazu kamen großflächige, vorgefertigte Eisenrahmenfenster, die in originaler Ausführung über filigrane, kleinteilige Sprossenteilungen verfügten. Die äußere Fassadengliederung zeigte ein stets symmetrisches und einheitliches Erscheinungsbild, wonach sich ungeachtet der großen Entfernung der amerikanischen Anlagen zum gegenständlichen Objekt dieser Arbeit allmählich ein allgemeiner Bautypus für die damaligen Fabrikbauten herauskristallisiert, da sämtliche beschriebene Merkmale ebenfalls mit dem erhaltenen Werksgebäude in Fischamend übereinstimmen.<sup>392</sup> Kahns Durchbruch war jedoch das Projekt einer Automobilfabrik für den Hersteller Ford, bekannt unter dem Namen „Highland Park“ (Abb. 268), welches im Jahr 1909 in Detroit realisiert wurde. Auch dieses Bauwerk wurde nach den bereits genannten Parametern eines damaligen Industriebaus errichtet und ist somit gestalterisch sowie statisch betrachtet ebenfalls dem Objekt Nr. 210 gleichzustellen.<sup>393</sup>

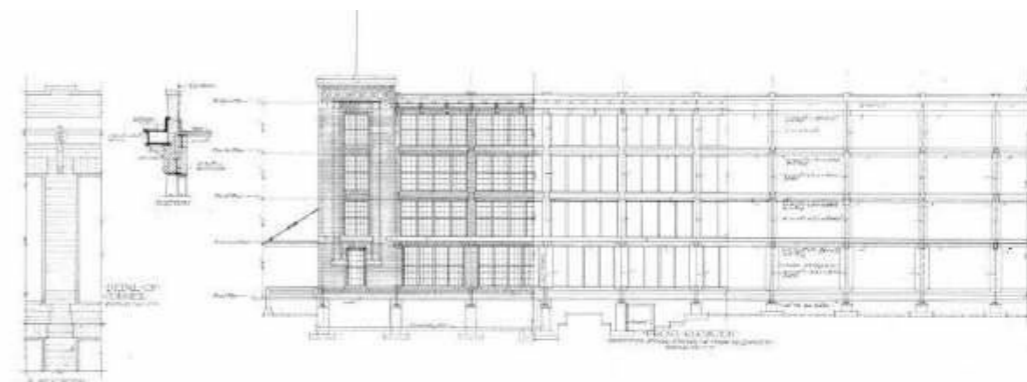


Abb. 268 Planskizze der „Highland Park“ Automobilfabrik in Detroit

Abgesehen von internationalen Entwicklungen gab es auch in der heimischen Baubranche zahlreiche Objekte der Technik und Industrie, die Parallelen zur Werksanlage am Flugfeld aufzeigten. Neben Albert Kahn gilt es auch den bekannten, österreichischen „Industriear-

<sup>392</sup> Homepage Deutsche Bauzeitschrift, Albert Kahn. Industriearchitekt, Werk und Lebensbericht, verfasst von Prof. Dr. Miron Mislin am 22.01.2018 in Berlin, URL: [https://www.dbz.de/news/dbz\\_Albert\\_Kahn\\_Industriearchitekt\\_Ein\\_Werk-\\_und\\_Lebensbericht\\_anlaesslich-1550780.html](https://www.dbz.de/news/dbz_Albert_Kahn_Industriearchitekt_Ein_Werk-_und_Lebensbericht_anlaesslich-1550780.html) [09.04.2023].

<sup>393</sup> GÖSSEL, Peter, Gabriele, LEUTHÄUSER, *Architektur des 20. Jahrhunderts*, Köln 2005, S. 134-135.



chitekten“ der damaligen Zeit, Bruno Bauer (Abb. 269), zu erwähnen. Auf Stahlbetonbauten spezialisiert, fertigte er mit seinem 1907 gegründeten Wiener Büro zunächst Anlagen für die Textilindustrie und erweiterte sein Repertoire schließlich auch auf Chemie- sowie Automobilbetriebe, wodurch er im Laufe seiner Karriere weit über 300 Projekte realisieren konnte.<sup>394</sup> Auch Bauer verarbeitete in seinen Bauwerken die architektonischen Einflüsse amerikanischer Fabriken<sup>395</sup>, wie im Falle der ehemaligen Baumwollspinnerei in Teesdorf (Abb. 270), welche vor einigen Jahren zu einem Wohnbau umgebaut wurde. Die gleichmäßig übereinanderliegende Tragstruktur, die sich daraus ergebende symmetrische Fassadengliederung durch Fensteröffnungen sowie durch verschiedene Ausbildungen von Lisenen und Gesimsen, und die kleinteiligen Eisensprossenfenster erinnern sowohl an die Charakterzüge der Bauwerke von Albert Kahn als auch an die architektonischen Merkmale der erhaltenen Anlage am Flugfeld in Fischamend.



Abb. 269 Porträt Bruno Bauer



Abb. 270 Ehemalige Baumwollspinnerei in Teesdorf

Des Weiteren ist noch ein heimisches Beispiel erwähnenswert, welches neben den konstruktiven sowie gestalterischen Attributen auch eine bedeutsame geschichtliche Verbundenheit zur ehemaligen Anlage in Fischamend hegte. Die einstige Daimler-Motoren Fabrikanlage in Wiener Neustadt, im Jahr 1899 gegründet und errichtet<sup>396</sup>, belieferte bereits vor und während des Ersten Weltkriegs den Luftschiffhafen in Fischamend mit Motoren für den anfänglichen Betrieb der Luftschiffe sowie zur späteren Ausstattung diverser Flugzeugmodelle. (siehe Kap. 3.3.4. und 4.2.1.) Neben der gemeinsamen Nutzungsgeschichte der beiden Anlagen, wies eine Vielzahl der Bauwerke

<sup>394</sup> RENZ 2005, S. 36.

<sup>395</sup> Ebd.

<sup>396</sup> Homepage Austro Daimler, Chronik der österreichischen Daimler Motoren Gesellschaft, URL: <https://www.austrodaimler.at/firmengeschichte/> [09.04.2023].

in Wiener Neustadt auch architektonische Ähnlichkeiten zum Objekt Nr. 210 in Fischamend auf, die ebenso dem allgemeinen Gestaltungskanon damaliger Industriebauten zugeordnet werden können. So fanden sich auch hier Stahlbetonskelettkonstruktionen mit regelmäßigem Stützenraster (Abb. 271) als Traggerüst zahlreicher Gebäude. Die dadurch generierten Freiflächen waren teilweise bedeutend größer als im gegenständlichen Bauwerk am Flugfeld. Auch Eisensprossenfenster mit kleinteiligen Öffnungsflügeln (Abb. 272), die für eine gleichmäßige Fassadenteilung sorgten, bis hin zu Oberlichtern in Form von gläsernen Satteldächern (Abb. 271) erinnern optisch an das erhaltene Bauwerk in Fischamend.<sup>397</sup>



Abb. 271 Daimler-Motorfabrik in Wiener Neustadt



Abb. 272 Daimler-Motorfabrik in Wiener Neustadt

Abgesehen von dieser Fabrikanlage in Wiener Neustadt entstanden im Laufe des anfänglichen 20. Jahrhunderts auch im restlichen Niederösterreich, sowie in angrenzenden, dem ehemaligen Werksgebäude nahegelegenen Bundesländern wie Wien oder dem Burgenland zahlreiche industrielle Betriebsbauten mit unterschiedlichsten integrierten Nutzungen. Es handelte sich um Werkstättenhöfe, Kraftwerksanlagen sowie Fabriksgebäude, die der Herstellung verschiedenster Güter dienten. Von Automobilen, Gussstahlgegenständen oder Nähmaschinen bis hin zu Spiritus, Zuckerwaren oder Schokolade waren alle möglichen Produkterzeugnisse vertreten.<sup>398</sup> Großteils wurden die Anlagen bis in die Gegenwart erhalten und verfügen zum Teil sogar über aktive, neuerliche Nutzungen. Jedoch gibt es auch Fälle, wo die Objekte bereits abgetragen werden mussten. Zahlreiche Anlagen verfügen über verschiedene, bereits erwähnte Merkmale

<sup>397</sup> HABERFELLNER, SCHROEDER 1993, S. 43-45, 56-57.

<sup>398</sup> WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, *Bandenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Band 1, Wien/Köln/Graz 1984, S. 28-29, 38-39, 40-47, 66-67, 82-83, 88-89, 194-105, 128-129, 150-151, 208-209, 274-275, 288-289, 298-99.

des damaligen Fabrikbaustandards, wie etwa den großzügigen Eisenfenstern, deren Sprossenteilung auf einen Zweckbau hinwies<sup>399</sup> sowie für die klare, funktionelle Gliederung<sup>400</sup> der damaligen Industriefassade des anfänglichen 20. Jahrhunderts sorgte.<sup>401</sup> Darüber hinaus verfügte die Wiener Zuckerfabrik (Abb. 273), um die Jahrhundertwende erbaut, über eine konsequente Verteilung unterschiedlicher Fensterelemente auf die diversen Nutzungsbereiche der Anlage. So kamen größere Eisensprossenfenster aus funktionalen Gründen bei den Werksräumen zum Einsatz, während komprimierte Holzkastenfenster im Verwaltungs- und Wohntrakt eingebracht wurden.<sup>402</sup> Diese bewusste Anordnung der Öffnungselemente je nach innenräumlicher Nutzung kann auch beim Objekt am Flughafen wahrgenommen werden, da hier ursprünglich ebenfalls Eisensprossenfenster in den großzügigen Werkshallen der Außenflügel verwendet wurden, während man im mittleren Gebäudetrakt Holzkastenfenster einbrachte, der eher kleinteiligere Räume beinhaltete und dazumal unter anderem für Büro- und Verwaltungszwecke genutzt wurde. (siehe Kap. 5.1.3. und 5.2.4.) Des Weiteren tritt bei einigen Anlagen auch die typische, zusätzliche Fassadengliederung in Form von Lisenen und Gesimsausbildungen in den Vordergrund, wie etwa bei der Spiritusfabrik in Neudorf im Burgenland<sup>403</sup> oder auch bei der 1909 errichteten Wiener Waagen- und Maschinenfabrik (Abb. 274).<sup>404</sup>

<sup>399</sup> Ebd., S. 88-89.

<sup>400</sup> Ebd., S. 208-209.

<sup>401</sup> Ebd., S. 28-29.

<sup>402</sup> Ebd., S. 38-39.

<sup>403</sup> Ebd., S. 288-289.

<sup>404</sup> Ebd., S. 128-129.



Abb. 273 Wiener Zuckerfabrik



Abb. 274 Wiener Waagen- und Maschinenfabrik

Vor allem letzteres Bauwerk erinnert durch seinen materiellen sowie strukturellen Aufbau und der gleichmäßigen Fassadengliederung enorm an die Architektur der damaligen Werksanlage in Fischamend.<sup>405</sup> Auch das unweit von Fischamend gelegene Elektrizitätswerk (Abb. 275) in Bruckneudorf im Burgenland wurde annähernd zeitgleich in den Jahren 1915 bis 1916 errichtet. Diese Anlage wird in der Abhandlung über „Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich“ von Manfred Wehdorn und Ute Georgeacopol-Winischhofer explizit als maßgeblicher Zeuge des Industriebaus aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts erwähnt. Auch dieser Bau gleicht dem betreffenden Objekt in Fischamend in vielerlei Hinsicht von der typischen Stahlbetonskelettbauweise, über die Ausfachung mittels Ziegelwänden die mit Portlandzementmörtel verputzt wurden bis hin zur klaren Fassadengliederung durch Lisenen und die teilweise noch original erhaltenen Fensterelemente aus Eisen oder Holz.<sup>406</sup>



Abb. 275 Elektrizitätswerk

Abschließend gilt es noch die Flexibilität der Architektur des damals klassischen Industriebaus zu erwähnen, die bei zahlreichen Anlagen vorzufinden ist und eine oftmalige Umwidmung für verschiedenste Nutzungen und Betriebe ermöglichte. Dieser Sacherhalt ist ebenso als charakteristisches Merkmal dieser Bauweise hervorzuheben.<sup>407</sup> So nutzte man auch die relativ mühelos adaptierbare Raumverteilung der ehemaligen Werksanlage in Fischamend für die Eingliederung verschiedenster Betriebe und den damit verbundenen, über die Jahrzehnte hinweg unterschiedlichsten Gebrauchszwecken. (siehe Kap. 5.1.3.)

<sup>405</sup> Ebd., S. 128-129.

<sup>406</sup> Ebd., S. 274-275.

<sup>407</sup> Ebd., S. 44-45, 82-83.



### 5.3.2. DENKMALWERTE UND BEWERTUNGSKRITERIEN

Neben der architekturhistorischen Einordnung des Objekts und der damit einhergehenden Zuordnung zum klassischen Industriebautypus während des Ersten Weltkriegs lässt sich das Werksgebäude noch aus Sicht der allgemein bekannten Denkmalwerte und -kriterien beurteilen. Zudem erlangen die Wertbegriffe des 1903 erschienenen Denkmalkultus des Wiener Universitätsprofessors Alois Riegl besonders im Hinblick auf die Erhaltungswürdigkeit technischer sowie industrieller Bauwerke an Relevanz und werden daher auch im Hinblick auf die Bewertung des Mechanikerwerks am Flugfeld in Fischamend herangezogen.<sup>408</sup>

Zuerst kann dem Objekt Nr. 210, der in Denkmalkreisen bekannte „Alterswert“ zugesprochen werden. Da sich dieses Merkmal eingehend mit der optischen Wahrnehmung sowie dem Zustand des Bauwerks befasst<sup>409</sup>, wird hier besonders die Beschaffenheit der Oberflächen und bauzeitlichen Materialien begutachtet. So ist beim ehemaligen Mechanikerwerk deutlich eine gewisse Patina zu erkennen, die sich auf unterschiedliche Weise im Gebäude bemerkbar macht. Eine fortschreitende Unvollkommenheit sowie die beginnende Auflösung partieller Bereiche und Oberflächen<sup>410</sup> erzeugen eine spezielle Stimmung und vermitteln den in die Jahre gekommenen Charakter des Bauwerks. Zum Teil abbröckelnde Fassadenflächen, heruntergekommene Fenster- und Türelemente, die durch oberflächliche Schäden ebenfalls ein veraltetes Erscheinungsbild aufweisen sowie sichtbare Unebenheiten der Bodenbeläge oder abgeriebene Putzstellen an Wand- und Deckenoberflächen kennzeichnen das jahrzehntelange Bestehen der Anlage (siehe Raumbuch im Anhang). Beim Durchwandern des Objekts wird man in der Zeit zurückversetzt und erfährt durch vielfach vorhandene, bauzeitliche Materialien und Oberflächen die historische Atmosphäre des ehemaligen Werks.

Des Weiteren lässt sich das gegenständliche Gebäude in vielerlei Hinsicht auch dem „historischen Wert“ zuordnen. Dieser, auch „geschichtliche Wert“ genannt, beschäftigt sich in erster Linie mit der Bedeutung des erhaltenen Objekts für die allgemeine Architektur- sowie Ent-

<sup>408</sup> STADLER 2006, S. 21 (Einleitung).

<sup>409</sup> RIEGL, Alois, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien/Leipzig 1903, S. 28.

<sup>410</sup> RIEGL 1903, S. 22.

wicklungsgeschichte.<sup>411</sup> Bei der ehemaligen Werksanlage ist diese konstruktive Besonderheit unter anderem auf die revolutionäre Bauweise mit damals erst kürzlich etablierten Baustoffen wie Eisen und Beton zurückzuführen, da der historische Industriebau oftmals als Vorreiter für die Nutzung neuer Materialien sowie Bauformen anzusehen ist.<sup>412</sup> (siehe Kap. 5.3.1.)

Ebenso in Zusammenhang mit dieser Wertkategorie steht die technikgeschichtliche Bedeutung des ehemaligen Mechanikerwerks. Demnach ist das Gebäude Nr. 210 auch im Hinblick auf die Entwicklung der Technik als bedeutsamer Zeuge der rasant ansteigenden, industriellen Produktion zu betrachten.<sup>413</sup> Generell gilt das Bundesland Niederösterreich als äußerst traditionsreiches Industriegebiet, da der Anschluss an den modernen Industriesektor relativ früh erfolgte und darüber hinaus auch ein stetiger Zuwachs in der Produktion zu verzeichnen war.<sup>414</sup> Da sich das gegenständliche Objekt sogar im Industrieviertel des Bundeslands befindet, ist die Verbindung zur Geschichte des regionalen wirtschaftlichen Aufschwungs (siehe Kap. 2.2.1.) durch die Verortung noch stärker im Bauwerk verankert. So dient es als Zeuge der bedeutsamen Flugzeugproduktion während des Ersten und Zweiten Weltkriegs, sowie der florierenden Privatindustrie, bestehend aus unterschiedlichsten Betrieben, die sich in der Zwischenkriegszeit auf dem umfangreichen Werksgelände ansiedelten. (siehe Kap. 4.2.2., 4.2.3., 4.2.4. und 5.1.3.) Doch abgesehen von der ansteigenden Produktion in der Luftfahrtindustrie während der beiden Weltkriege sorgen auch herausragende Errungenschaften und Erfindungen für eine Bedeutung der ehemaligen Anlage im Hinblick auf die Weiterentwicklung sowie Forschung auf dem Gebiet des Luftfahrwesens und der Aeronautik. Dazu gehört ein 1917 in Betrieb genommener Windkanal (Abb. 276), der in der, ehemals für Luftschiffe vorgesehenen, Körtinghalle aufgebaut war und dessen Gestalt in der damaligen Welt der Aeronautik einzigartig war. Vom Flugwissenschaftler und Professor Dr. Richard Knoller entworfen, diente er der Anstalt als Prüfstätte für verschiedenste Luftschraubenmodelle und ist bis in die Gegenwart als herausragender Markstein der österreichischen Forschung auf dem Gebiet der Luftfahrt anzusehen.<sup>415</sup>

<sup>411</sup> STADLER 2006, S. 21 (Einleitung).

<sup>412</sup> Ebd. S. 22 (Einleitung).

<sup>413</sup> KIESOW 1989, S. 51-52.

<sup>414</sup> STADLER 2006, S. 49.

<sup>415</sup> LORENZ et al. 2009, S. 24-26.

Des Weiteren wurde im Jahr 1917 auf dem Gelände des Fischamender Luftschiffhafens erstmals eine Urform des später bekannten Hubschraubers entwickelt. Die Prototypmodelle „P.K.Z.1“ sowie „P.K.Z.2“ (Abb. 277), als Fesselhubschrauber konstruiert, wurden nach ihren Erfindern Oberstleutnant Dr. Theodor von Kármán und Ingenieursleutnant Wilhelm Zurovec sowie dem damals für die Anlage zuständigen Kommandanten Hauptmann Stephan Petróczy von Petrócz benannt und gingen auf ewig in die Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt ein. Als namhafte Persönlichkeiten des allgemeinen Aufstiegs der Aeronautik stehen auch sie durch diese Erfindungen in enger Verbundenheit mit der örtlichen Anstalt.<sup>416</sup>

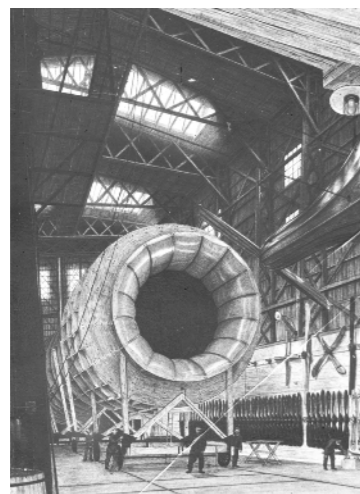


Abb. 276 Windkanal

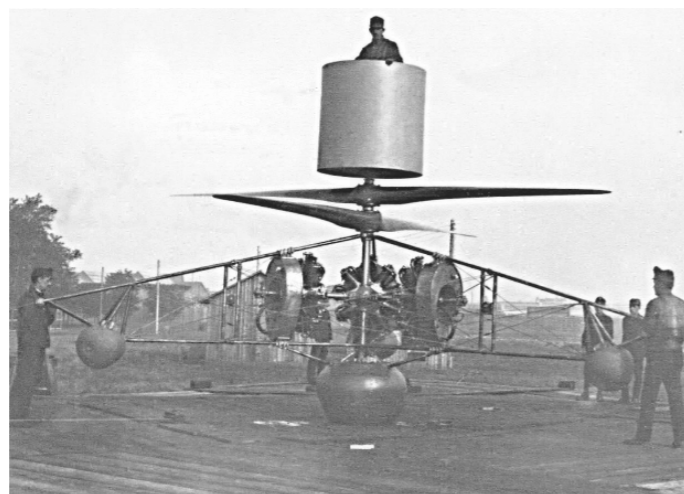


Abb. 277 „P.K.Z.“ Fesselhubschrauber

Hinsichtlich des historischen Werts lässt sich das Objekt am Flugfeld auch als wesentlicher Zeuge der Territorial- und Kriegsgeschichte Österreichs einordnen.<sup>417</sup> Die Flugzeugfabrik in Fischamend war stets ein bedeutsamer Bestandteil der heimischen Rüstungsindustrie in Form einer umfangreichen Produktionsstätte von Jagd-, Kampf- und Aufklärungsflugmaschinen, zunächst für das österreichisch-ungarische Reich während des Ersten Weltkriegs sowie später im Dienst des Deutschen Reichs, dem sich Österreich noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs anschloss. (siehe Kap. 4.2.2. und 4.2.4.)

<sup>416</sup> Ebd., S. 35-39.

<sup>417</sup> KIESOW 1989, S. 57-58.

Doch auch in Bezug auf die kulturelle Bedeutung im Hinblick auf die Volkskunde sowie Heimatgeschichte<sup>418</sup> der damals eher unscheinbaren Gemeinde in Niederösterreich, ist die umfangreiche Militäraeronautische Anstalt als relevanter Meilenstein der Ortsgeschichte anzusehen. (siehe Kap. 2.2.2.) Die Relevanz des dazumal größten Luftschiffhafens der Monarchie, sowie des darauffolgenden Flugzeugwerks für den Ort lässt sich noch bis in die Gegenwart an mehreren Punkten festmachen. So erinnern etwa noch heute einige Straßenbezeichnungen (Abb. 278) an das ehemalige Vorhandensein der umfangreichen Anlage im Gemeindegebiet. Dazu gehört unter anderem die Bezeichnung „Am Flugfeld“ als direkte Adresse des gegenständlichen Bauwerks oder auch die sogenannte „Flugfeldstraße“, die noch heute als Zubringer zum Gebäude dient und das südöstlich vom Ortszentrum gelegene Siedlungsgebiet durchquert. Parallel und südlich zur „Flugfeldstraße“ gelegen, befindet sich außerdem die „Parsevalstraße“, in Erinnerung an das erste lenkbare Luftschiff, welches damals in der örtlichen Anlage stationiert war.<sup>419</sup> (siehe Kap. 4.2.1.)



Abb. 278 Straßenbezeichnung und erklärende Beschilderung beim Objekt Nr. 210 als Reminiszenz

<sup>418</sup> Ebd., S. 59.

<sup>419</sup> MOLFENTER 1964, S. 170-171.



Des Weiteren erinnern mehrere lehrreiche Beschilderungen sowie Informationstafeln (Abb. 279), die an bewusst ausgewählten Stellen im Ortsgebiet positioniert wurden, an die vergangene Geschichte des Orts. Neben der erstmaligen Besiedelung des Gemeindegebiets während der Römerzeit (siehe Kap. 2.1.1.), über die historischen Kirchenbauten, handwerkliche Einrichtungen sowie dem damaligen Vereinsleben, wird an den Tafeln auch die Geschichte der Luftfahrt in Zusammenhang mit der umfangreichen Werksanlage thematisiert und dokumentiert, um Passanten so ein Stück der Ortsgeschichte zu vermitteln. Angebracht wurden diese „Wissensstationen“ auf Initiative des Vereins „Stadtmuseen Fischamend“ sowie durch ein Finanzierungsprojekt zum Thema Stadterneuerung und -entwicklung vom „Land Niederösterreich“.<sup>420</sup>

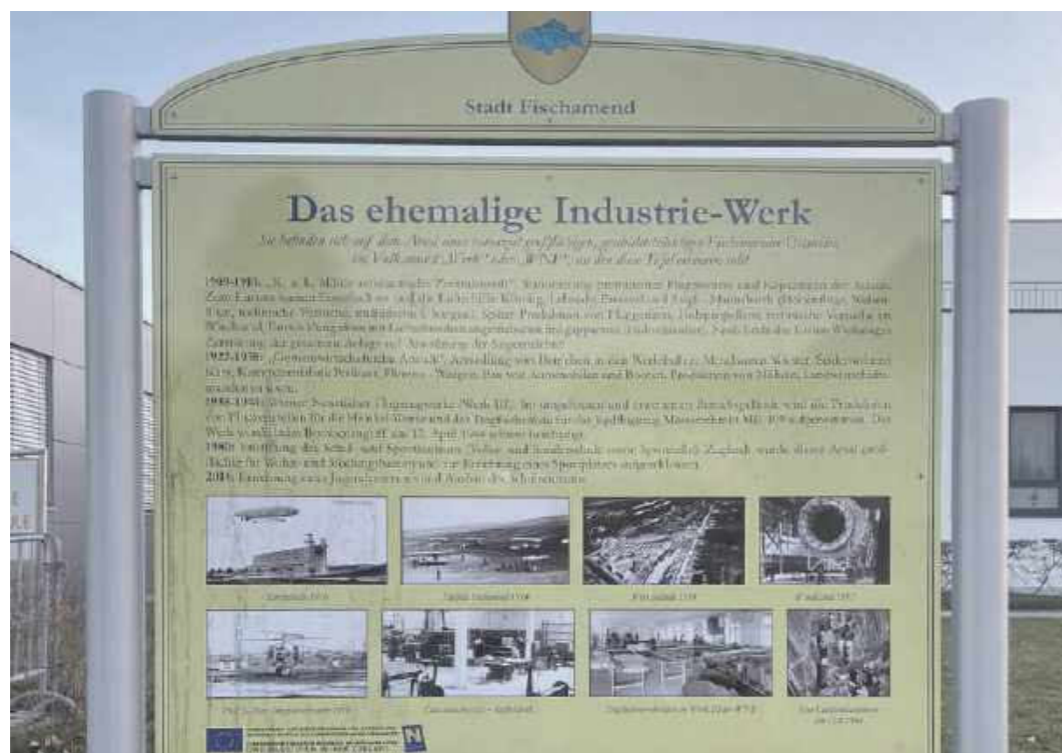


Abb. 279 Informationstafel zum ehemaligen Industriewerk in Fischamend

<sup>420</sup> Informationstafeln im Fischamender Ortsgebiet, Umsetzung durch Verein Stadtmuseen Fischamend und Land Niederösterreich, Fischamend, 2401.

Neben Straßenbezeichnungen und Informationstafeln, die sich im Ortsgebiet verteilen, zeugt auch eine umfangreiche Veranstaltung, organisiert durch das Heimatmuseum Fischamend, am 6. und 7. Juni 2009 von der immerwährenden Wertschätzung des ehemaligen Luftfahrtstandorts innerhalb der Gemeinde. Die sogenannten „Flugtage“ fanden anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Luftfahrt in Fischamend statt und sollten an die glorreiche Zeit des Orts erinnern, als der dazumal größte Luftschiffhafen der Monarchie ab dem Jahr 1909 in der Gemeinde stationiert war. (siehe Kap. 4.1.) Als Austragungsort dieser zweitägigen Feierlichkeiten wählte man das ehemalige Flugfeld der Anlage, wodurch sich das Geschehen direkt neben dem erhaltenen Werksgebäude zutrug (Abb. 280), in Reminiszenz an die ehemals in Fischamend vorhandene Luftfahrtindustrie. Neben der Besichtigungsmöglichkeit ausgestellt Modellflugzeuge stand auch die Darbietung einer spektakulären Flugshow am Programm, bei der sowohl motorbetriebene Flugmaschinen sowie vereinzelt auch Ballone zum Einsatz kamen, wodurch noch 100 Jahre nach Errichtung der Militäraeronautischen Anstalt bewusst an die damalige Zeit erinnert wurde.<sup>421</sup>



Abb. 280 Flugtage in Fischamend im Jahr 2009

Der vorhandene Kunstwert des Objekts bezieht sich auf das steigende Interesse sowie den zunehmenden Gefallen der Bevölkerung an Bauwerken, die in ihrer Errichtung bedeutend länger in der Zeitgeschichte zurückliegen. Dieser Sachverhalt kann so weit gehen, dass erhaltene Bauten in hohem Maße gewürdigt werden, die zu Zeiten ihrer Fertigstellung keinen besonderen Gefallen in der Gesellschaft gefunden oder sogar scharfe Kritik geerntet haben.<sup>422</sup> Das jeweilige Kunstwollen veränderte sich im Laufe der Epochen ständig und unaufhörlich, weswegen es keinen bleibenden Kriterien und Anforderungen folgt, sodass sich auch moderne, gegenwärtige Ansichten nicht mit früheren Wahrnehmungen decken. Demnach kann das erhaltene Mechanikerwerk entgegen der jahrhundertlang zurückliegenden Theorie eines

<sup>421</sup> LORENZ et al. 2009, S. 89-92.

<sup>422</sup> RIEGL 1903, S. 57-59.

absoluten, objektiven Kunstwerts und vielmehr hinsichtlich einer relativen, spezifischen Auffassung der Gestalt sowie des Formen- und Farbkanons gewürdigt werden.<sup>423</sup> Auch die in Denkmalkreisen berühmte Charta von Venedig aus dem Jahr 1964 befasst sich sogleich in ihrem ersten Artikel mit der allgemeinen Definition des Denkmalbegriffs. Hiernach umfasst die Bezeichnung als Denkmal nicht nur geniale Kunstwerke, die seit jeher in hohem Maße bewundert werden, sondern kann sich durchaus auch auf Zeugnisse beziehen, welche erst im Laufe der Zeit an gesellschaftlicher Wertschätzung und kultureller Bedeutung erlangten.<sup>424</sup> Dies gilt demnach auch für das gegenständliche Objekt, welches als unscheinbarer Bestandteil eines dazumal umfangreichen Ensembles errichtet wurde, jedoch bis dato durch seinen Erhalt in vielerlei Hinsicht zu einem bedeutsamen Denkmal heranwuchs.

Im Hinblick auf den bezeichnenden Formen- und Farbkanon kann zudem die ansprechende Fassadengliederung (Abb. 281) als bedeutsamer Aspekt erwähnt werden, der das Gebäude auszeichnet und den relativ schlichten Baukörper optisch aufwertet. Hier wird auf die klassische Redewendung „weniger ist mehr“ verwiesen, da sich oft die eindrucksvolleren Bauten auf das Wesentliche beschränken während andere Werke in einem Überfluss an äußerem Schmuck und Bauornamentik zu ertrinken drohen.<sup>425</sup> Auch die Anlage am Flugfeld verfügt über ein ansprechendes und nach wie vor größtenteils symmetrisches Erscheinungsbild, welches zum einen durch die gleichmäßig angeordneten Fenster- und Portalöffnungen und zum anderen aufgrund eines durchgängigen, filigranen Teilungssystems der Außenmauern zustande kommt. Wie bereits erwähnt, kommen lediglich feingliedrige Ornamente wie etwa schmale Vorsprünge durch Gesimse oder einfache Putzverstärkungen in Form von Quadern oder Vertikallisenen zum Einsatz, die keinesfalls protzig wirken und der Fassade dennoch eine ansprechende Optik verleihen. (siehe Kap. 5.2.3.)



Abb. 281 Ansprechende Fassadengliederung

<sup>423</sup> Ebd., S. 45-46.

<sup>424</sup> ICOMOS, Charta von Venedig, Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles, Venedig 1964 (in der Fassung von 1989).

<sup>425</sup> KIESOW 1989, S. 48-49.

Die qualitativ hochwertige Konstruktion des Bauwerks kann in Kombination mit dem bereits über 100-jährigen Erhalt sowie der möglichst originalgetreuen Überlieferung des Gesamtobjekts auch mit dem Wert der Authentizität beurteilt werden. Die statische Struktur sowie die damit verbundene einwandfreie Tragfähigkeit ist, bis auf punktuelle Eingriffe durch den Menschen, etwa in Form von lokalen Brandschäden in einigen Bereichen (siehe Kap. 5.3.3.) und bis auf witterungsbedingte Wasserschäden im Raum unter der Terrasse noch in einwandfreiem Zustand vorhanden.<sup>426</sup> Zwar mussten am ehemaligen Werksgebäude bereits unterschiedliche Maßnahmen in Form von Erneuerungen und Instandsetzungen im Hinblick auf eine weiterhin intakte Erhaltung getroffen werden (siehe Kap. 5.1.2.), so weist das Bauwerk dennoch zum Großteil die erhaltene Originalstruktur auf und hat sich sowohl in seiner grundlegenden Form sowie den dazugehörigen Proportionen und Gliederungen, als auch in der farblichen Gestaltung weitestgehend nicht verändert.

Im Sinne des nahezu alleinigen Erhalts als einer der letztverbleibenden Überreste der ehemaligen Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend (siehe Kap. 4.3.) kann dem Bauwerk ein gewisser Seltenheitswert zugeschrieben werden. Doch auch als Vertreter des heutzutage nur noch vereinzelt bewahrten Industriebautypus aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts weist das ehemalige Mechanikerwerk einen besonderen Status im Sinne seiner Seltenheit auf.<sup>427</sup> (siehe Kap. 5.3.1.) Ein Großteil an Zeugnissen der gängigen Bauweise für technische Bauten dieser Geschichtsepoche, von leerstehenden Fabrikhallen und -gebäuden bis hin zu großformatigen Ensembles, wurde bedauerlicherweise bereits zerstört, wodurch der völlige Dokumentationsverlusts dieses Bautypus zwar schrittweise näher rückt, gleichzeitig jedoch der Wert der noch erhaltenen Gebäude zunehmend steigt.<sup>428</sup>

Zu guter Letzt lassen sich dem Bauwerk am Flugfeld noch einige städtebauliche Werte zuschreiben, die auf die Bedeutung der erhaltenen Anlage für das Umgebungs- und Ortsbild eingehen. Zum einen kann dem Objekt durch seine annähernd isolierte Lage am Flugfeld die Qualität eines exponierten Einzelbauwerks zugeteilt werden. Der mächtige Geschossbau ist

<sup>426</sup> Ebd., S. 52-54.

<sup>427</sup> KIESOW 1989, S. 48.

<sup>428</sup> STADLER 2006, S. 50-51.



von allen Seiten bereits aus weiter Entfernung ersichtlich und prägt als „Landmark“ zusehends das Landschaftsbild seiner Umgebung (Abb. 282).<sup>429</sup>

Das Gebäude markiert zwar den südöstlichen Rand des Ortsgebiets und ist relativ abseits gelegen, grenzt jedoch in Richtung Nordwesten an das weitläufige Siedlungsgebiet im Bereich der Flugfeldstraße an. (siehe Kap. 5.2.1.) Hierzu kann erwähnt werden, dass die historische Anlage neben der kleinteiligen Einfamilienhausbebauung einen milieubildenden Charakter aufweist, da sie durch ihre Massivität und ihr Volumen eindeutig hervortritt (Abb. 282). Diesbezüglich kann noch ergänzt werden, dass dem Objekt durch die angrenzende Lage an das Siedlungsgebiet mit bedeutend niedrigeren und kleineren Bauten, ebenso eine maßstabsbildende Funktion innewohnt. Ohne die unmittelbare Nachbarschaft zu dieser Einfamilienhausbebauung könnte man die wahre Monumentalität der Anlage bedeutend schlechter wahrnehmen, da diese erst durch den großenbezogenen Kontrast an Eindruck gewinnt.<sup>430</sup> (siehe Kap. 5.2.1.)



Abb. 282 Ehemaliges Mechanikerwerk als „Landmark“ der Umgebung

Abschließend kann im Hinblick auf den städtebaulichen Kontext der Anlage und den damit einhergehenden Werten noch ein Merkmal erwähnt werden, welches das Objekt als bedeutsamen konstruktiven Rest einer historischen Städtebaukonzeption wahrnimmt.<sup>431</sup> Zwar wurde der örtliche Aufbau Fischamends nicht durch eine übergreifende städtebauliche Idee vorab festgelegt, sondern ist vielmehr über die Zeit hinweg durch stetiges Wachstum entstanden

<sup>429</sup> KIESOW 1989, S. 60.

<sup>430</sup> Ebd., S. 60-61.

<sup>431</sup> Ebd. S. 61.

und erweitert worden, so kann jedoch durchaus in Bezug auf die Militäraeronautische Anstalt von einer gewissen Gesamtplanung gesprochen werden. Grundsätzlich entstanden auch hier die Bauwerke nach und nach in einem Zeitraum weniger Jahre, jedoch wurde die Anlage stets und zweifellos vor einem strukturellen Hintergrund geplant, wovon mehrmalige Plandarstellungen zeugen, in denen Leitungsverbindungen, Kanalstränge<sup>432</sup> und verkehrstechnische Wegführungen<sup>433</sup> dargelegt werden, die bei jedem Ausbau bedacht wurden und mit in die Planung einfließen, sodass sich eine intakte Infrastruktur für die Anlage ergab, der auch das ehemalige Werksgebäude am Flugfeld angehörte.

Nach umfassendem Herausarbeiten sämtlicher, für das gegenständliche Bauwerk geltender Werte<sup>434,435</sup> wiederholt sich eine Vielzahl auch im Kriterienkatalog des Österreichischen Bundesdenkmalamts, welcher im Zuge von Gebäudebewertungen, sowie bei Entscheidungen über mögliche Unterschutzstellungen herangezogen wird.<sup>436</sup> So kann ausdrücklich aufgezeigt werden, dass das erhaltene Werksgebäude in vielfacher Hinsicht und auf Basis unterschiedlicher Werke, Charten sowie Leitlinien zweifellos als wertvolles Denkmal einzuordnen ist.

<sup>432</sup> o. Aktnr., Situation der Rohrleitung, Luftfahr-Werft, Technisches Büro C. Korte & Co., Wien November 1916, in: Archiv des Wasserwerks Fischamend, Am Damm 10, Fischamend, 2401.

<sup>433</sup> o. Aktnr., Lageplan über die Objekte der Fliegerwerft in Fischamend, Gebäudeverwaltung in Fischamend, Fischamend November 1919, in: Archiv Heimatmuseum Fischamend, Hauptplatz, Stadtturm, Fischamend, 2401.

<sup>434</sup> RIEGL, Alois, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien/Leipzig 1903.

<sup>435</sup> KIESOW, *Einführung in die Denkmalpflege*, Darmstadt 1989.

<sup>436</sup> Homepage Bundesdenkmalamt, Kriterienkatalog zur Unterschutzstellung, URL: <https://www.bda.gv.at/themen/unterschutzstellung/kriterienkatalog.html> [15.04.2023].

### 5.3.3. DENKMALSCHUTZ UND REZEPTION

Im Hinblick auf die Bewertung des ehemaligen Mechanikerwerks gibt auch der durchaus langwierige Prozess der damaligen Unterschutzstellung Anfang des 21. Jahrhunderts Einblick in die unterschiedlichen Beurteilungsansätze und Wahrnehmungen des Objekts, die zu Unstimmigkeiten im Verlauf des länger andauernden Verfahrens führten.

Bereits im Jahr 1995 wurde seitens der Fischamender Stadtgemeinde im Dezember ein Lokalausgleich betreffend des Gebäudezustands anberaumt, da die Eigentümer des benachbarten Betriebs über einen partiell desolaten Zustand klagten. Die Dokumentation der Begehung gibt Aufschluss über die damalige Beschaffenheit des Bauwerks, welche jedoch zunehmend positiv ausfiel. Weder eine Beeinträchtigung der Standfestigkeit noch eine Gefahr des Tragverlusts aus brandschutztechnischer Sicht ging vom Objekt Nr. 210 zum damaligen Zeitpunkt aus. Zudem wurde über den damaligen Leerstand der Anlage berichtet, der zum Teil Vorfälle von Vandalismus und einen chaotischen Zustand der Innenräume mit sich brachte.<sup>437</sup>

Im Jahr 1998 wurde schließlich durch die damaligen Eigentümer ein Antrag auf den Abbruch<sup>438</sup>, sowie ein Ansuchen um eine Baubewilligung für einen Neubau an das zuständige Bauamt des örtlichen Gemeindeamts gestellt.<sup>439</sup> Nach einer Bauverhandlung betreffend einer Neuerrichtung am 15. Dezember 1998<sup>440</sup> wurde das Projekt schließlich am 12. Jänner 1999 durch einen Baubewilligungsbescheid seitens der Stadtgemeinde genehmigt.<sup>441</sup>

Ungefähr ein Jahr verging bis das Bundesdenkmalamt aktiv wurde, um der Gefahr einer mutwilligen Zerstörung des historischen Objekts entschlossen entgegenzuwirken. Die Vorgänge

<sup>437</sup> Akt 382, Lokalausgleich Objekt 210, Fischamend 04.12.1995, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>438</sup> Akt 1349, Bauanzeige für Abbruch, Wien 15.12.1998, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>439</sup> Akt 1349, Ansuchen um Baubewilligung, Wien 01.12.1998, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>440</sup> Akt 1349, Niederschrift Bauverhandlung, Fischamend 15.12.1998, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

<sup>441</sup> Akt 1349, Baubewilligungsbescheid, Fischamend 12.01.1999, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

ereigneten sich knapp hintereinander, denn als die Abteilung für technische Denkmale des Bundesdenkmalamts am 08. Februar 2000 über den drohenden Abbruch der historischen Anlage informiert wurde<sup>442</sup>, folgte sogleich tags darauf die Empfehlung der Abteilung an den Generalkonservator des Amts, das bestehende Fabriksgebäude schnellstmöglich durch einen Bescheid vor seiner Abtragung zu bewahren. Im Zuge dieses Antrags berief man sich auf mehrere Bewertungskriterien, die das öffentliche Interesse an der Erhaltung rechtfertigen würden. Daraus resultierend, erwies sich das Gebäude als bedeutsamer technikgeschichtlicher sowie auch architekturgeschichtlicher Zeitzeuge, da es zusammen mit dem Wasserturm, den Kasernenbauten und dem Offizierskasino, einerseits zu den letzten erhaltenen Bestandteilen des einst größten Luftschiffhafens der damaligen Monarchie zählte (siehe Kap. 4.3.) und andererseits ein ansehnliches Beispiel des heutzutage bereits selten auffindbaren Typus eines Industriebaus der damaligen Zeit verkörperte. (siehe Kap. 5.3.1.) Das Bundesdenkmalamt schlug demnach eine raschestmögliche Unterschutzstellung der Anlage vor und erinnerte an die bereits vorliegende Abbruchbewilligung.<sup>443</sup> Die erste Version des Denkmalbescheids unter Berücksichtigung aller, vonseiten der technischen Abteilung eingebrachten Werte, erfolgte sogleich am 10. Februar 2000.<sup>444</sup> Bereits kurze Zeit später erhoben die damaligen Eigentümer Einspruch gegen den Bescheid des Bundesdenkmalamts und verwiesen dahingehend auf schwerwiegende Brandschäden, sowie eine zerstörte Grundsubstanz der Anlage. Demnach könne man eher von einer Ruine sprechen als von einem historischen Denkmal und man bat die Zuständigen des Bundesdenkmalamts in weiterer Folge um eine bedachte Reflexion ihrer Entscheidung.<sup>445</sup>

Als Reaktion lud das Bundesdenkmalamt schließlich zu einem Lokalausgleich am 24. März 2000, wo sämtliche Teilnehmer ihre Einwände vorbringen konnten und gemeinsam der Zustand des Bauwerks besichtigt wurde. Während sich die anwesenden Vertreter der Stadtge-

<sup>442</sup> Akt 38979, Information über Abbruchbewilligung, Wien 08.02.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>443</sup> Akt 38979, Unterschutzstellungsantrag, Wien 09.02.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>444</sup> Akt 38979, Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 10.02.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>445</sup> Akt 38979, Vorstellung gegen Bescheid, Wien 24.02.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.



meinde Fischamend für eine Erhaltung der Anlage aufgrund ihrer Bedeutung für die örtliche Geschichte aussprachen, wurden besonders von damaliger Eigentümerseite kontroverse Ansichten entgegengebracht, die sich gegen eine Konservierung und Instandsetzung aussprachen. Demnach wird dem Objekt aus Sicht der Kontrahenten jegliche geschichtliche, kulturelle oder auch künstlerische Bedeutung aberkannt sowie auch die fehlende Relevanz im Vergleich zu den bereits abgetragenen Elementen der ehemaligen Anlage thematisiert. Ein öffentliches Interesse an der Erhaltung bestünde zudem aufgrund fehlender wissenschaftlicher Forschungsergebnisse generell nicht und jegliche Formen der Instandsetzung würden die Substanz des Objekts dermaßen verändern, sodass der ursprüngliche Dokumentationswert im Nachgang nicht mehr vorhanden wäre.<sup>446</sup>

Abgesehen von dieser scharfen Kritik in Bezug auf die, per Denkmalbescheid festgelegte, Erhaltung des Objekts seitens des Bundesdenkmalamts forderten die damaligen Eigentümer zusätzlich die Durchführung eines statischen Gutachtens ein.<sup>447</sup> Dieses erhob sowohl in allen nördlich angesiedelten Räumen im Ober- als auch im Dachgeschoss des zentralen Gebäudetrakts sowie im nordöstlichsten und südwestlichsten Raum des Erdgeschosses, ebenfalls im mittleren Bauwerksteil, massive Schäden an Böden und Decken, verursacht durch eine schwerwiegende Brandbelastung (Abb. 283-284). Die Hohlkammerdecken aus Beton sind durch die Hitzeeinwirkung in mehrerlei Hinsicht beeinträchtigt, sodass zum einen die statische Wirkung der Druckplatten fortlaufend nachlässt und zum anderen die betonum-



Abb. 283-284 Beeinträchtigung der Tragfähigkeit von Hohlkammerdecken infolge der Brandbelastung

<sup>446</sup> Akt 38979, Protokoll zum Lokalaugenschein am 24.03.2000, Wien 18.05.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>447</sup> Ebd.

mantelten Stahlarmierungen nicht mehr vollständig belastbar sind. Im Laufe der Zeit mussten die, unter dem Feld angebrachten Betondruckplatten aus Sicherheitsgründen und aufgrund partieller Abplatzungen zum Teil abgetragen werden, wodurch die Innenkammern der Hohlraumdecken stellenweise sichtbar freiliegen. Des Weiteren wird im Gutachten auf die



Abb. 285 Wasserschäden unter der Terrasse

Wasserschäden im östlichen Gebäudebereich verwiesen (Abb. 285), die infolge der undichten Dachisolierung der Terrasse hinzukamen und für strukturelle Schäden der betroffenen Decken sowie des tragenden Stahlbetonskeletts in Form von korrodierenden Armierungen und einer durchfeuchteten Betonstruktur sorgen. Bei Begehung der Innenräume sind sämtliche dieser, im Gutachten erwähnten Mängel ersichtlich, so beschränken sie sich in der gesamten Anlage lediglich auf eine geringe Anzahl punktueller Orte und Räume. Laut empfohlener Maßnahmen, die dem statischen Gutachten zu entnehmen sind, sollten im Sinne einer neulichen vollständigen Tragfähigkeit all diese beschädigten, statischen Elemente in den genannten Bereichen erneuert werden.<sup>448</sup> Unter Vorlage dieser detaillierten Begutachtung forderte man von Eigentümerseite nun erneut das Überdenken der Entscheidungen des Bundesdenkmalamts und bat um Aufhebung des Unterschutzstellungsbescheids.<sup>449</sup> Unter Berücksichtigung der neu gewonnenen Erkenntnisse reagierte das Bundesdenkmalamt mit einer Überarbeitung sowie Ergänzung des bisherigen Denkmalbescheids. Es wurde erläutert, dass sämtliche zu behebbende Schäden im Gebäude lediglich lokal begrenzte Erneuerungsmaßnahmen erfordern und darüber hinaus eine Auswechslung dieser betroffenen Tragelemente in technischer Hinsicht auch möglich wäre. Somit wird der gegenwärtige Denkmalbestand laut Bundesdenkmalamt trotz partiellem Austausch der Bausubstanz keineswegs zerstört, wodurch der bereits erwähnte Dokumentationswert sowie alle weiteren denkmalpflegerischen Werte auch nach den Umbauarbeiten erhalten blieben.<sup>450</sup>

<sup>448</sup> Akt 38979, Statisches Gutachten zum Fabriksgebäude Fischamend der Ziviltechniker Zeissel + Partner, Wien 31.10.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>449</sup> Akt 38979, Antrag auf Aufhebung, Wien 31.10.2000, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>450</sup> Akt 38979, Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 05.02.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

Ein weiteres Mal lehnten sich die damaligen Eigentümer gegen die Entscheidung des Bundesdenkmalamts auf und legten beim Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Berufung gegenüber dem neuerlichen Unterschutzstellungsbescheid ein. Unter neuerlichem Verweis auf die bereits angeführten Kritikpunkte, wurde im Nachgang erneut die Aufhebung der Unterschutzstellung beantragt.<sup>451</sup> Daraufhin übergab das Bundesdenkmalamt durch Vorlage sämtlicher, diesbezüglicher Unterlagen die Entscheidung über weitere Vorgänge dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur<sup>452</sup>, worauf das Ministerium um Übermittlung einer umfassenden Fotodokumentation bat, damit der Fall besser bewertet und eingeschätzt werden könne.<sup>453</sup> Einige Monate später zogen die damaligen Eigentümer ihre Berufung jedoch zurück, wodurch die Fassung vom 5. Februar 2001 als letztgültiger Denkmalbescheid betreffend dem verfahrensgegenständlichem Objekt anzusehen ist.<sup>454</sup>

Im Hinblick auf die gegensätzlichen Meinungen zur Erhaltung der ehemaligen Werksanlage wird festgehalten, dass ohne die schützende Hand und das rechtzeitige Eingreifen vonseiten des Bundesdenkmalamts das historische Bauwerk am Flugfeld vermutlich der Abtragung zum Opfer gefallen wäre und heute nicht mehr bestehen würde. So war das Bauwerk über einen längeren Zeitraum der drohenden Zerstörung aufgrund von Unwissenheit und auch einer gewissen Indolenz beteiligter Personen, in diesem Fall den damaligen Eigentümern, ausgesetzt und konnte einem Abriss nur knapp entgehen. Ein Problem, welches der bekannte Kunsthistoriker Max Dvorak bereits 1916 identifizierte.<sup>455</sup> Das Gebäude kann somit als konkretes Beispiel für mangelndes Interesse an alter Industriearchitektur betrachtet werden, da leerstehende, mit einer speziellen Atmosphäre behaftete Fabrikanlagen von der Öffentlichkeit nach wie vor oftmals als sogenannte „Wegwerfarchitektur“ bezeichnet werden. Eine weiterführende Nutzung und die damit einhergehende Instandsetzung der Räumlichkeiten wird daher oftmals als unökonomisch erachtet, wohingegen gerade solch großformatige Bestandsanlagen

<sup>451</sup> Akt 38979, Berufung gegen Denkmalbescheid, Wien 19.02.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>452</sup> Akt 38979, Vorlage Unterlagen an Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur, Wien 01.03.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>453</sup> Akt 38979, Ansuchen um Übermittlung Fotodokumentation, Wien 09.04.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>454</sup> Akt 38979, Zurückziehung Berufung, Wien 06.08.2001, in: Archiv Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich, Hoher Markt 11, Gozzoburg, Krems an der Donau, 3500.

<sup>455</sup> DVORAK, Max, *Katechismus der Denkmalpflege*, 2. Auflage, Wien 1918, S. 7-10.

bedeutsame Ressourcen zur Wiederverwertung aufweisen, die keinesfalls ohne umfassende Prüfung ihrer Beschaffenheit zerstört werden sollten.<sup>456</sup> Auch von stetigem Neubau am Rande rapide wachsender Gemeinden, sollte man abrücken, um im Sinne einer ressourcenschonenden Wiederverwertung Strukturen zu nutzen, die im Umfeld bereits vorhanden sind und die eine Vielzahl an Qualitäten aufweisen. Sowohl innerörtlich als auch in der Umgebung driften die generellen Positionen in Bezug auf das weitere Vorgehen mit dem Bestand nach wie vor auseinander, weswegen es nach langer Zeit des Stillstands gelingen sollte, eine möglichst zufriedenstellende Lösung im Hinblick auf die Zukunft der Anlage zu generieren.

<sup>456</sup> STADLER 2006, S. 50-51.



## 5.4. KONZEPT UND MASSNAHMEN

### 5.4.1. DENKMALPFLEGERISCHES KONZEPT

Im Zuge der umfassenden Bewertung soll nun in Form eines denkmalpflegerischen Konzepts der Fortbestand der bestehenden Anlage durch eine möglichst sanfte Instandsetzung sowie Konservierung erläutert werden, wobei zugleich auf die unterschiedlichen Qualitäten und Werte eingegangen wird, weswegen das Bauwerk am Flughafen zweifellos als erhaltenswürdig deklariert wird. Diese Besonderheiten, die das Gebäude sowie dessen Atmosphäre kennzeichnen sollen durch einen angemessenen Umgang mit dem Bestand erhalten werden.

Zum einen verkörpert die ehemalige Werksanlage den gängigen Industriebautypus des an-

fänglichen 20. Jahrhunderts sowie der damaligen Kriegszeit des Ersten Weltkriegs, welcher heutzutage immer seltener in einem soliden Erhaltungszustand vorzufinden ist. (siehe Kap. 5.3.1.) Herausragende Qualitäten, wie die Großzügigkeit der Werksräume in den flankierenden Baukörpern (Abb. 286), die gleichmäßige und klare, funktionelle Gliederung der Fassade durch verschiedene Gestaltungselemente wie Gesimse, Lisenen und unterschiedliche Fensteröffnungen (Abb. 287) sowie die großformatigen, originalen Eisensprossenfenster (Abb. 288), die den Produktionsbereichen der Anlage ein zusätzliches industrielles Flair verleihen, zeichnen die Fabriken und Anlagen der damaligen Zeit gestalterisch aus. Auch der stets idente Aufbau der tragenden Elemente sowie die nahezu gleichbleibende Raumverteilung in allen übereinanderliegenden Geschossen



Abb. 286 Großzügige Werkshallen



Abb. 287 Gleichmäßige Fassadengliederung

charakterisiert Industriebauwerke dieser Epoche. Sämtliche dieser architektonischen, aus der Bauzeit stammenden Qualitäten gilt es im gegenwärtigen sowie künftigen Bestand zu bewahren, wodurch auch das Rückführen zwischenzeitlich hinzugekommener Zeitschichten, wie etwa bei einigen provisorischen Fenster-, Tür- oder Deckenelementen (siehe Raumbuch im Anhang), angedacht wird. So soll die historisch bedeutsamste und zudem bauzeitliche Schicht des Objekts während der Militäraeronautischen Anstalt sowie dem darauffolgenden Flugzeugwerk bestmöglich rückgeführt und erhalten werden, da das Bauwerk in vielerlei Hinsicht aufgrund der Verbundenheit zu dieser Anlage und dieser Zeit von großer Bedeutung ist. (siehe Kap. 5.3.2.)



Abb. 288 Bauzeitliche Eisensprossenfenster

Generell betrachtet, halten sich die über die Jahrzehnte hinweg entstandenen, baulichen Schäden des Bauwerks deutlich in Grenzen, wodurch das Objekt nach wie vor über eine überwiegend intakte und tragfähige Substanz verfügt (siehe Kap. 5.3.3.), deren Instandsetzung mit geringem Aufwand möglich wäre.

Zum anderen erweist sich das Objekt neben seinen architekturhistorisch bedeutsamen Qualitäten auch im Hinblick auf die Geschichte des Ortes sowie der allgemeinen Kriegsgeschichte und den Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrtindustrie als fundamentaler Zeitzeuge, wodurch ein Erhalt sowie eine teilweise Rückführung der bauzeitlichen Gebäudeschicht im Sinne einer Reminiszenz an die damalige Zeit und den damit verbundenen Vorgängen sowie Entwicklungen vorangetrieben werden soll. Noch heute zeigen unterschiedliche Raumdimensionen und -abfolgen im Objekt die dazumal verschiedenen Arbeitsbereiche der Anlage am Flughafen an, wodurch man bis dato zwischen hallenartigen Werkssälen in den flankierenden Gebäudeteilen und kleinteiligeren Bereichen im Zentrum des Bauwerks unterscheidet. Diese Struktur der Raumverteilung sowie ihre Dimensionen sollen auch bei der künftigen Beseelung des Bauwerks zusehends beibehalten werden, um die bauzeitliche Atmosphäre und die Qualitäten der Innenraumabfolgen bestmöglich zu wahren und in die Gegenwart überliefern

zu können. Ansonsten ist das Bauwerk relativ frei von Spuren sämtlicher vergangener Nutzungen und die leerstehenden Räume geben wenig Aufschluss über die ursprüngliche Verwendung der Anlage. Keinerlei Maschinen, Einrichtungen oder andere Überreste weisen explizit auf das ehemalige Feinmechanikerwerk, die zwischenzeitliche Metallwarenfabrik oder die Motorenreparaturwerkstätte hin. (siehe Kap. 5.1.3.) Daher sollen die Räumlichkeiten künftig unter anderem dazu genutzt werden über die Geschichte des Objekts aufzuklären, im Hinblick auf die allgemeine Ortsgeschichte, die Kriegsjahre sowie die Entwicklungen der allgemeinen Luftfahrtindustrie, aber auch in Bezug auf das Bauwerk an sich, als bedeutsames architektonisches Denkmal. Bedeutsam hinsichtlich der geplanten Wiederbelebung des Bauwerks ist jedoch vor allem die Beibehaltung des nahezu bauzeitlichen Gesamteindrucks in Form von Fassadengliederungen, Oberflächen, Materialien, vorhandenen Originalelementen sowie Raumabfolgen sodass die historische Atmosphäre der Anlage bestmöglich bewahrt werden kann. Somit soll eine künftige Nutzung einerseits eine möglichst hohe Verträglichkeit mit dem vorhandenen Baubestand aufweisen, andererseits jedoch auch an die Bedürfnisse der Umgebung angepasst werden sowie zum Großteil der Allgemeinheit zugänglich sein. Auf diese Weise soll künftig eine breite Palette an unterschiedlichen Menschengruppen und Individuen zur Flugfeldanlage geführt werden, sodass das historische Bauwerk auf diesem Weg wieder sinnvoll belebt werden kann.

#### 5.4.2. NUTZUNGSSTRATEGIE

Da es sich bei der Werksanlage in Bezug auf die oberirdischen Geschosse um eine Gesamtnutzfläche von über 2.500 Quadratmetern handelt, fiel die Entscheidung unter anderem darauf, mehrere Gebrauchsstrukturen in die vorhandenen Räumlichkeiten einzugliedern. Eine alleinige Nutzung oder ein monofunktionaler Betrieb in der Anlage würde durch die vom Ortskern eher abgeschiedene Lage vermutlich nur beschwerlich und zögernd funktionieren. Daher wird der vielversprechendere Ansatz verfolgt, ein Netzwerk unterschiedlicher Möglichkeiten im Bauwerk am Flugfeld zu integrieren.

Das neue „**Fischamender Haus der Begegnung**“ soll eine Vielzahl wohlüberlegter Bereiche von Büroflächen, über Freizeitaktivitäten bis hin zum Gebiet der Kunst, Kultur und Bildung mit sich bringen und damit auch eine breite und vor allem vielfältige Nutzergruppe anziehen, sodass die Anlage eine entsprechende Auslastung erfährt und im besten Fall ein Dialog zwischen den unterschiedlichen Bereichen im Gebäude entsteht. Des Weiteren kann auch die zum Teil isolierte Lage am Rand der Gemeinde weniger als Schwachpunkt, sondern vielmehr als Chance gewertet werden, künftig einen neuen Ballungsraum zu definieren (Abb. 289), der das ansonsten sehr komprimierte Stadtzentrum innerörtlich erweitert und somit neue Interessenten anlockt.

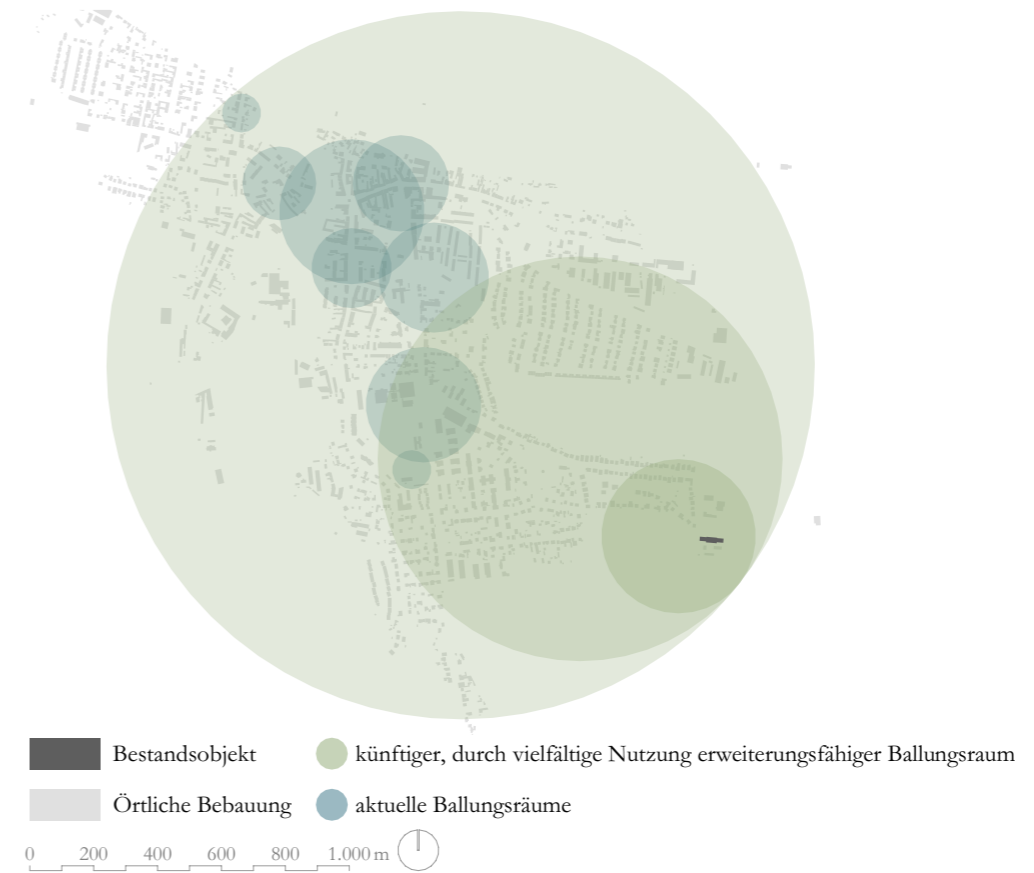


Abb. 289 Aktuelle und künftig mögliche Ballungsräume im Fischamender Ortsgebiet M 1:25.000



#### 5.4.2.1. FREIRAUM UND ANBINDUNG

Der historische Baumbestand, der sich in einer umgekehrten U-Form über den Rand der nördlich des Bauwerks situierten Rasenfläche erstreckt, soll zum Großteil unberührt erhalten bleiben. Dennoch erfordert die neuerliche Aktivierung des Bauwerks Parkmöglichkeiten für die künftigen Nutzergruppen. Insgesamt 56 Stellplätze, wovon vier Parkflächen in der Nähe der Gebäudezugänge barrierefrei ausgeführt werden, sowie zahlreiche Fahrradabstellplätze finden sich daher im östlichen Bereich des Grundstücks sowie auf dem dahinterliegenden, derzeit ungenutzten Grünstreifen hinter dem Gebäude ein. Somit tritt der Parkplatz für den Besucher der Anlage beim Ankommen zum Objekt in den Hintergrund und nimmt nicht den gesamten Vorplatz des Bauwerks ein. Dieser Bereich soll für die künftigen Besuchergruppen einladend gestaltet werden und verfügt über Sitzmöglichkeiten im Freien sowie einen zugehörigen, vom Straßenraum geschützten Waldspielplatz innerhalb des Grundstücks (Abb. 290).



Abb. 290 Lageplan und Stellplatzmöglichkeiten für das künftige „Haus der Begegnung“ M 1:1000



Da eine Anreise zum „Haus der Begegnung“ auch durch den öffentlichen Nahverkehr ermöglicht werden soll, befindet sich eine neue Bushaltestelle direkt an der angrenzenden Flughafenstraße vor dem Grundstück. So kann das Objekt durch die bestehenden Buslinien, die innerhalb des Orts und der Umgebung verkehren, stündlich erreicht werden.<sup>457</sup> Sogar aus dem Wiener Stadtzentrum wird eine Anfahrt mit den öffentlichen Transportmitteln innerhalb einer halben Stunde ermöglicht, die lediglich ein einmaliges Umsteigen vom Regionalzug in den Bus am Bahnhof in Fischamend erfordert (Abb. 291).<sup>458</sup>

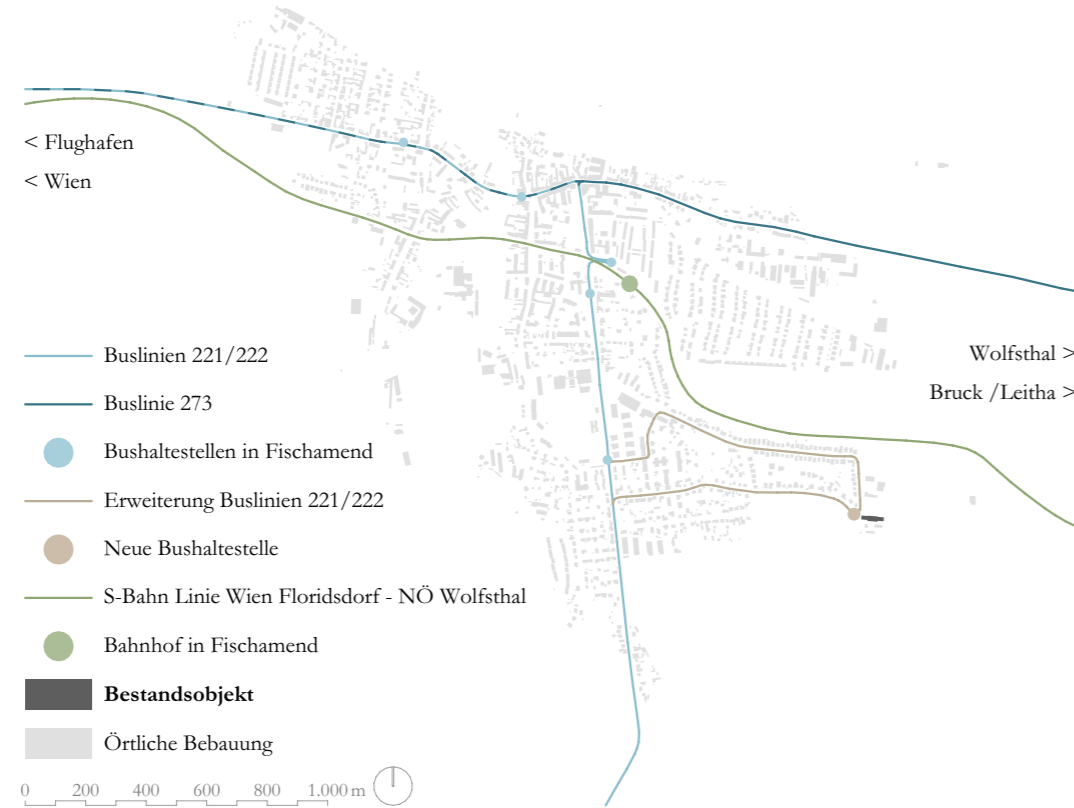


Abb. 291 Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel M 1:25.000

<sup>457</sup> Homepage Verkehrsbund Ost-Region, Linienfahrplan Fischamend, URL: <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/linienfahrplan> [18.04.2023].

<sup>458</sup> Homepage Österreichische Bundesbahnen, Fahrplan Linie 907, URL: [https://www.oebb.at/de/dam/jcr:f51bb135-a368-4fd2-a3c0-b3688d799aa3/907\\_23.pdf](https://www.oebb.at/de/dam/jcr:f51bb135-a368-4fd2-a3c0-b3688d799aa3/907_23.pdf) [18.04.2023].

#### 5.4.2.2. ERSCHLIEßUNG UND ALLGEMEINFLÄCHEN

Erschlossen werden sämtliche Bereiche des Bauwerks weiterhin nach demselben Prinzip seit seiner Errichtung während des Ersten Weltkriegs. Der zentrale Mittelgang befindet sich in jedem Stockwerk und verbindet alle Räumlichkeiten der Anlage mit den beiden südseitig orientierten, original bestehenden Treppenhäusern im Haupttrakt des Objekts (Abb. 292). Entweder über die Kellerterre im östlichen Stiegenbereich oder den zentralen Lift kann auch die zugehörige Haustechnikzentrale im Kellergeschoss der Anlage erreicht werden, die für das gesamte Bauwerk genutzt wird.

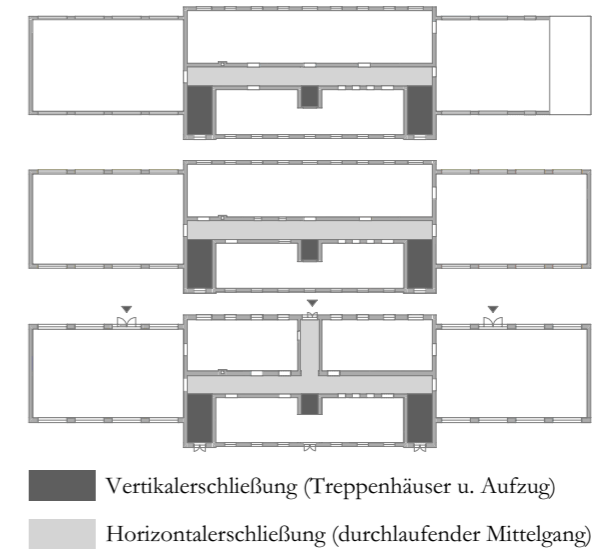


Abb. 292 Erschließungskonzept M 1:1000

Neben den drei allgemeinen Nutzungskategorien finden sich die notwendigen Allgemeinflächen in allen oberirdischen Geschossen ident, im südöstlichen Bereich des Zentraltrakts der Anlage ein. Es handelt sich hierbei um geschlechtergetrennte Sanitärräume, ein separates barrierefreies WC und einen Abstellraum für Allgemeinzwecke und Putzmittel (Abb. 293).

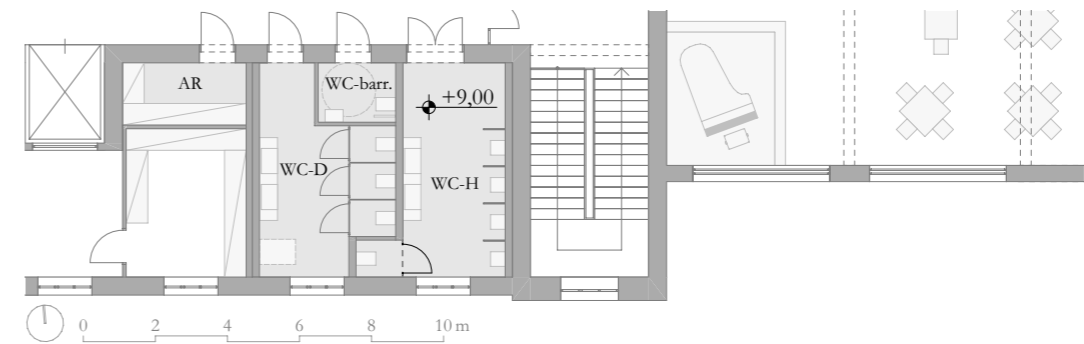


Abb. 293 Grundriss Dachgeschoss (Sanitärbereiche und Abstellraum) M 1:200



### 5.4.2.3. RAUMNUTZUNGSPROGRAMM

Die künftige Nutzungsstrategie der Innenräume des historischen Objekts lässt sich nun in drei übergeordnete Kategorien gliedern, unter denen sich jedoch ein internes Netzwerk aus verschiedenen Verbindungen entwickeln kann, da die jeweiligen Nutzungen voneinander profitieren. (Abb. 294-297)

#### 1. KUNST UND KULTUR

##### Museum

Empfangshalle/Café/Ticketverkauf (EG)	233,40 m <sup>2</sup>
Büro/Pausenraum/Küche/WC (EG)	70,30 m <sup>2</sup>
Museumsarchiv (EG)	88,80 m <sup>2</sup>
Ausstellung Luftfahrt (OG+DG)	427,40 m <sup>2</sup>
Temporäusstellung 1 (OG)	49,50 m <sup>2</sup>
Temporäusstellung 2 (OG)	89,80 m <sup>2</sup>

##### Atelier/Künstlerwerkstätten

Arbeitshalle/Materiallager	233,40 m <sup>2</sup>
Pausenraum/Küche/Lager	28,90 m <sup>2</sup>

#### 2. ARBEIT UND BILDUNG

##### Volkshochschule

Sekretariat/Information (EG)	24,10 m <sup>2</sup>
Besprechungs- und Arbeitsraum (EG)	68,50 m <sup>2</sup>
Seminarraum 1 (OG)	77,60 m <sup>2</sup>
Seminarraum 2 (DG)	72,60 m <sup>2</sup>
Seminarraum 3 (DG)	89,80 m <sup>2</sup>
Seminarraum 4 (DG)	77,20 m <sup>2</sup>

##### Büroflächen

Großraumbüro (OG)	237,40 m <sup>2</sup>
Kleinbüro (OG)	64,60 m <sup>2</sup>
Pausenraum/Küche (OG)	29,80 m <sup>2</sup>

#### 3. KULINARIK UND FREIZEIT

##### Gastronomie/Eventlocation

Speisesaal/Bar (DG)	177,50 m <sup>2</sup>
Outdoorbereich/Terrasse (DG)	64,40 m <sup>2</sup>
Küche (DG)	29,20 m <sup>2</sup>
Lagerräume (DG)	40,30 m <sup>2</sup>

#### 4. ALLGEMEINFLÄCHEN

Erschließungsflächen (EG+OG+DG)	295,50 m <sup>2</sup>
Sanitärebereiche/Abstellräume (EG+OG+DG)	134,40 m <sup>2</sup>
Haustechnikzentrale (KG)	51,50 m <sup>2</sup>

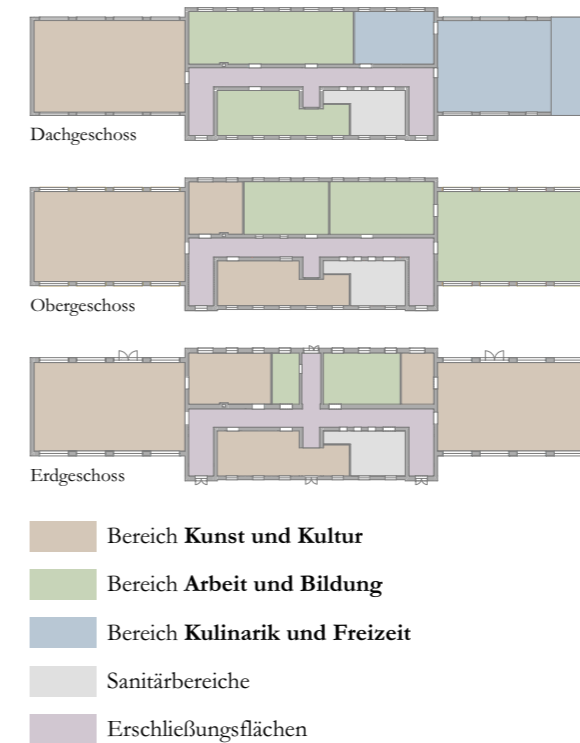


Abb. 294 Raumprogramm M 1:200

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1 Empfangshalle		2 Volkshochschule		3 Eingang/Infotafel	4 Allgemeinflächen	5 Künstlerwerkstätten			
1.1	Ticketverkauf/Info	1.7	Museumscafé outdoor	2.1	Sekretariat/Info	4.1	AR/Putzmittel	5.1	Materiallager
1.2	Spinde	1.8	Waldspielplatz	2.2	Lehrerarbeitsplätze	4.2	WC Damen	5.2	Küche/Pausenraum/Lager
1.3	Garderobe	1.9	Küche/Pausenraum	2.3	Besprechungs-/Pausenbereich	4.3	WC Herren	5.3	Schmuck-/Kleinwerkstatt
1.4	Bibliothek/Verkauf/Lesecke	1.10	WC D/H	2.4	Kopierecke	4.4	WC barrierefrei	5.4	Maleratelier
1.5	Cafétheke	1.11	Büro Museum					5.5	Grafik-/Fotostudio
1.6	Museumscafé indoor	1.12	Archiv Museum						

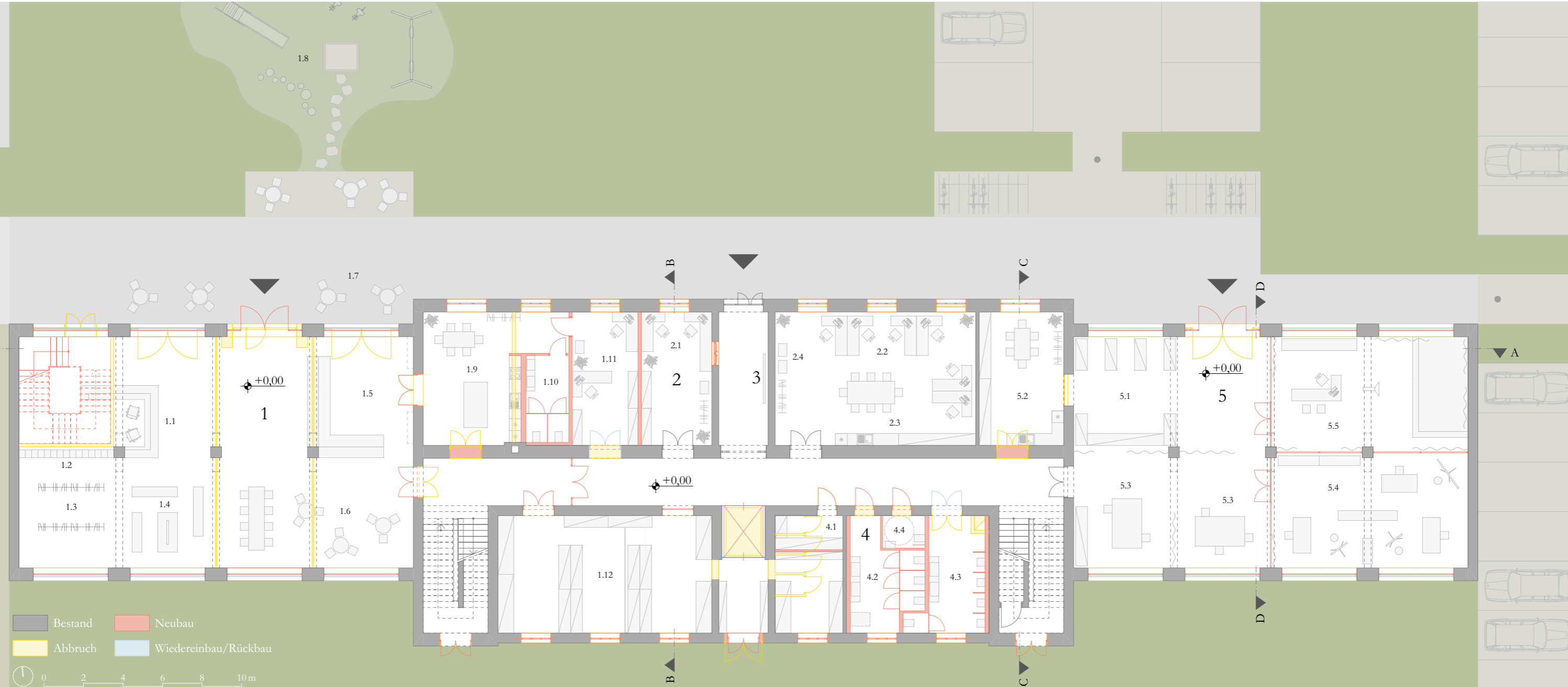


Abb. 295 Grundriss Erdgeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200



1	Ausstellung Luftfahrt	5	Kleinbüro	6	Allgemeinflächen	7	Großraumbüro		
2	Temporärausstellung (1)	5.1	Empfang/Sekretariat	6.1	AR/Putzmittel	7.1	Küche/Pausenraum	7.4	Empfang/Sekretariat
3	Temporärausstellung (2)	5.2	Arbeitsplätze 6x	6.2	WC Damen	7.2	Kopierecke	7.5	Arbeitsplätze 16x
4	Seminarraum 1 (Kurs)	5.3	Kopierecke	6.3	WC Herren	7.3	Wartebereich	7.6	Besprechungsraum
		5.4	Küche/Pausenraum	6.4	WC barrierefrei				

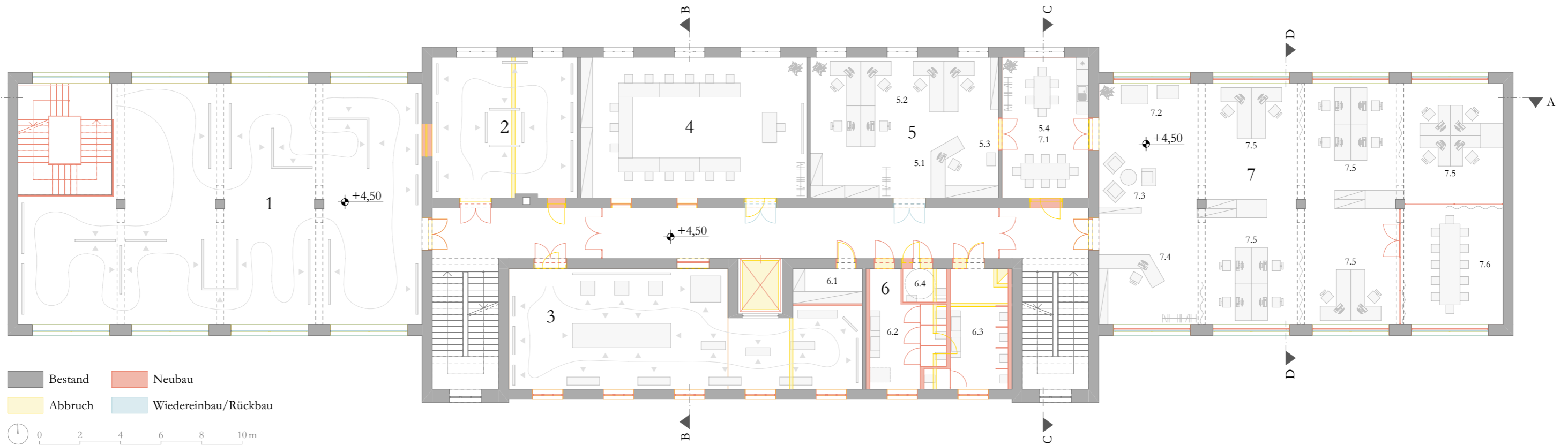


Abb. 296 Grundriss Obergeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200

1	Ausstellung Luftfahrt	5	Allgemeinflächen	6	Gastronomie/Eventlocation
2	Seminarraum 2 (Kurs)	5.1	AR/Putzmittel	6.1	Bartheke
3	Seminarraum 3 (Sport)	5.2	WC Damen	6.2	Küche
3.1	Geräteraum	5.3	WC Herren	6.3	Lebensmittellager
4	Seminarraum 4 (Vortrag)	5.4	WC barrierefrei	6.4	Kühlager
		6.5		6.5	Musikecke/Bühne
				6.6	Speiseraum indoor
				6.7	Freiluftterrasse

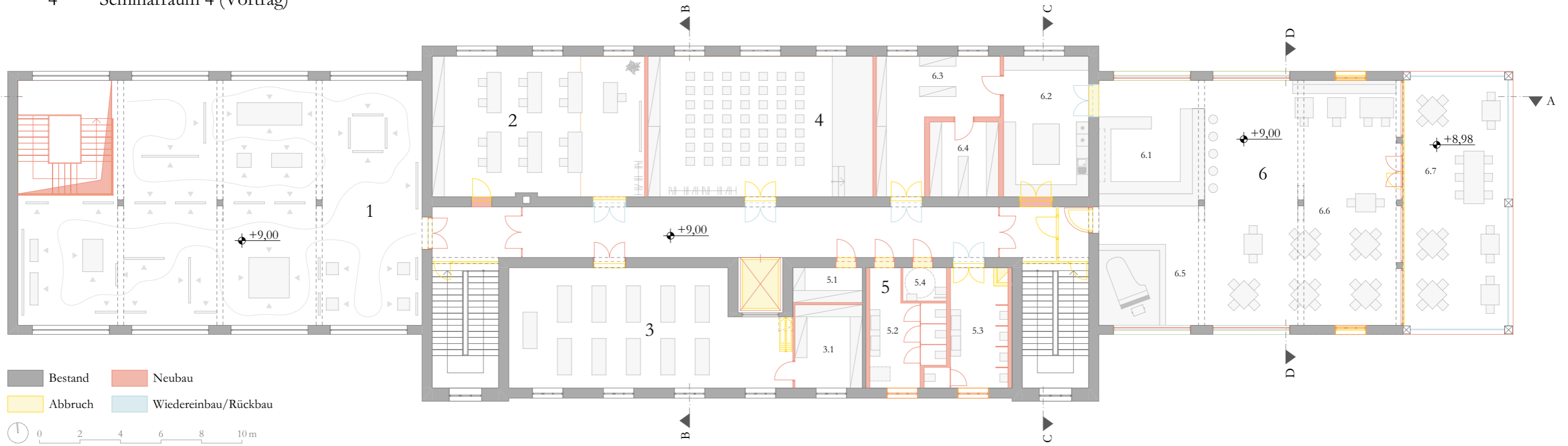
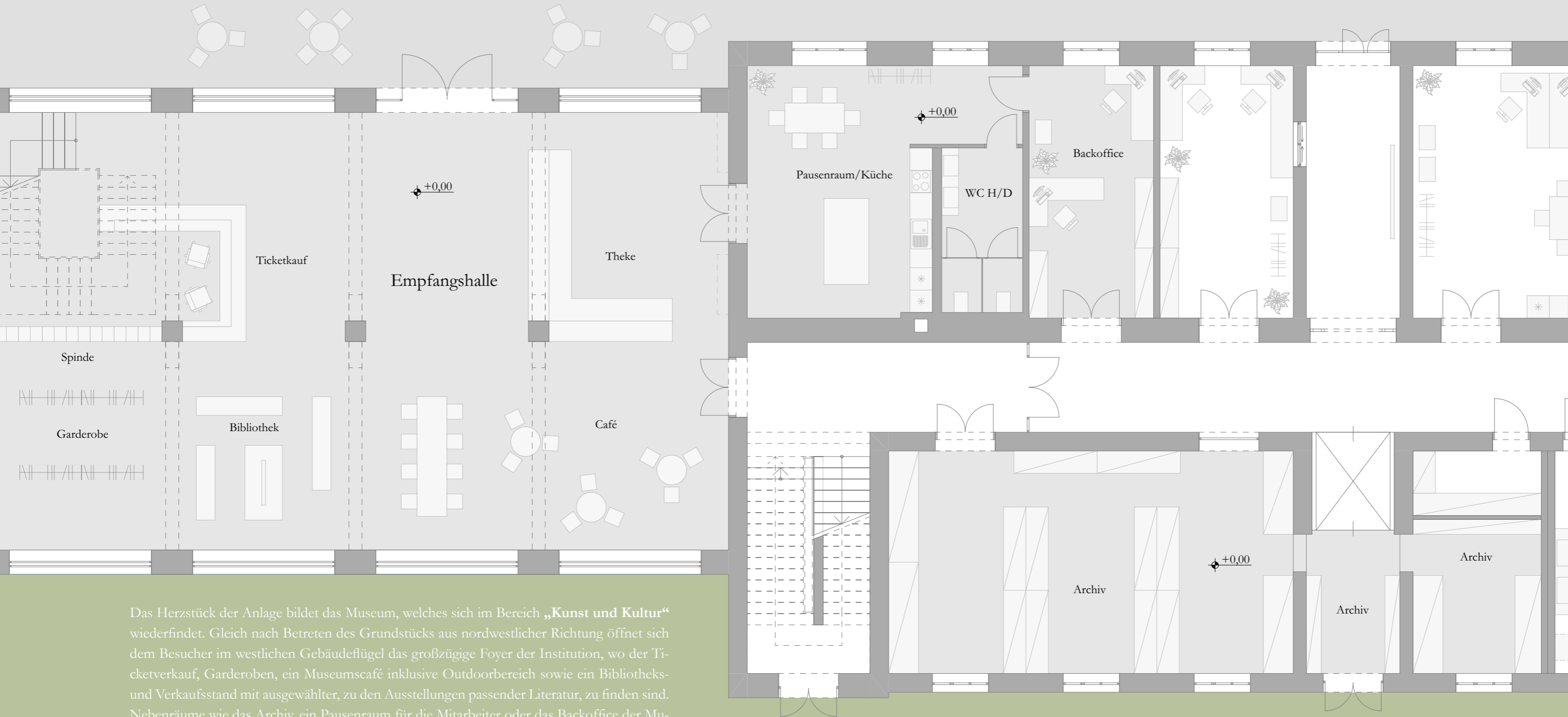


Abb. 297 Grundriss Dachgeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200





Das Herzstück der Anlage bildet das Museum, welches sich im Bereich „Kunst und Kultur“ wiederfindet. Gleich nach Betreten des Grundstücks aus nordwestlicher Richtung öffnet sich dem Besucher im westlichen Gebäudeflügel das großzügige Foyer der Institution, wo der Ticketverkauf, Garderoben, ein Museumscafé inklusive Outdoorbereich sowie ein Bibliotheks- und Verkaufsstand mit ausgewählter, zu den Ausstellungen passender Literatur, zu finden sind. Nebenräume wie das Archiv, ein Pausenraum für die Mitarbeiter oder das Backoffice der Museumsorganisation halten sich in den kleinteiligeren Bereichen des zentralen Gebäudeteils versteckt, da sie für den Besucher der Ausstellung nicht zugänglich oder ersichtlich sein müssen und mehr Privatheit erfordern (Abb. 298).

0 1 2 3 4 5 m

Abb. 298 Grundriss Erdgeschoss (Detail Empfangshalle/Backoffice/Archiv) M 1:100

Bereits vor einigen Jahren musste das örtliche Luftfahrtmuseum schließen, da in der Gemeinde keine passenden Räumlichkeiten mehr zur Verfügung standen. Eine Vielzahl an Interessierten beschäftigt sich jedoch seit Jahrzehnten mit der Geschichte des Orts und auch mehrere Bücher wurden zur Thematik der Militäraeronautischen Anstalt sowie der Luftfahrt- und Kriegsindustrie in Fischamend verfasst. Aufgrund von fehlenden Räumlichkeiten und zu geringem Platzangebot konnten die gesamten Archive der Vereine<sup>459,460</sup>, bestehend aus unzähligen, originalen Bilddokumenten und zum Teil auch großformatigen Ausstellungstücken, jedoch nie präsentiert werden. Diese Geschichte vom Beginn des

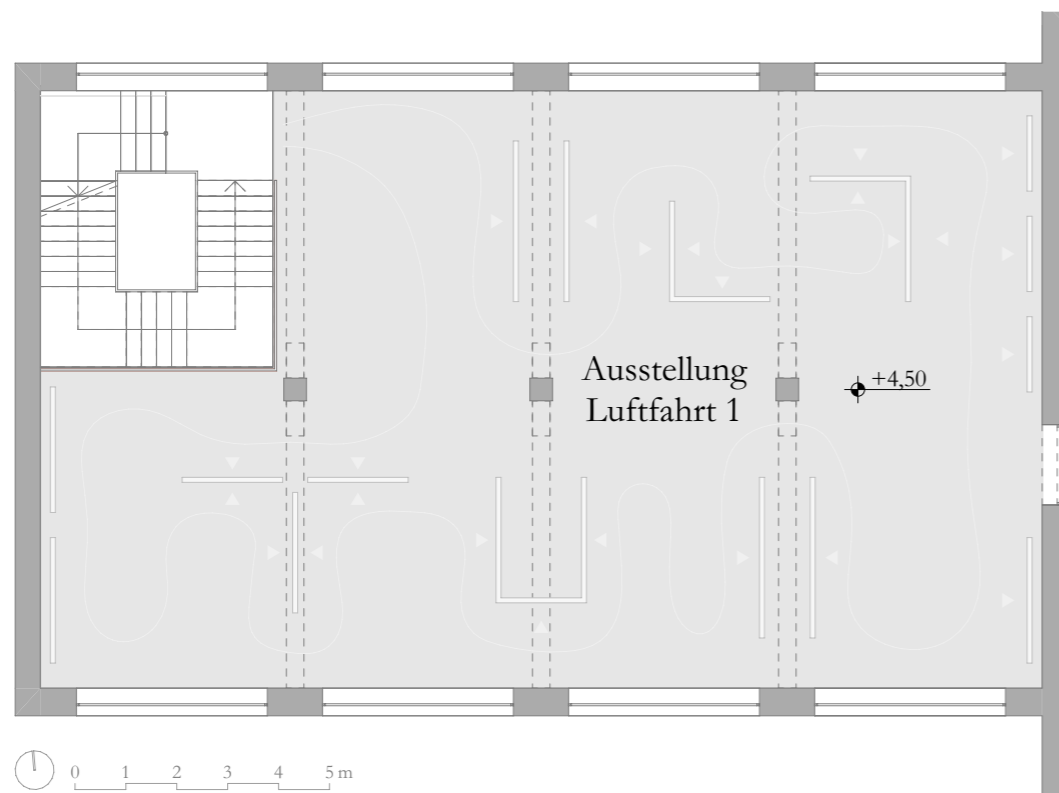


Abb. 299 Grundriss Obergeschoss (Detail Ausstellung Luftfahrt) M 1:150

<sup>459</sup> Archiv Heimatmuseum Fischamend, Hauptplatz, Stadtturm, Fischamend, 2401.

<sup>460</sup> Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend, Donauarmstraße 20, Fischamend, 2401.

Menschenflugs über die Entwicklung verschiedenster Apparate bis hin zur Glanzzeit des Luftschiffhafens und der späteren Flugzeugindustrie in Fischamend soll nun an einem Ort ausgestellt werden, der als eines der letzten erhaltenen Bauwerke der Militäraeronautischen Anstalt auf enge Weise mit den Geschehnissen der damaligen Zeit verknüpft ist. In den Werkshallen über dem Museumsfoyer, wo zu damaliger Zeit produziert, repariert und gearbeitet wurde, wird nun auf insgesamt 426,50 Quadratmetern die Geschichte der Luftfahrt präsentiert, mit südseitigem Ausblick auf das ehemalige Flugfeld und einer internen, neuartigen Erschließung die ausschließlich dieser dauerhaften Zentralausstellung zu Verfügung steht. (Abb. 299-300)

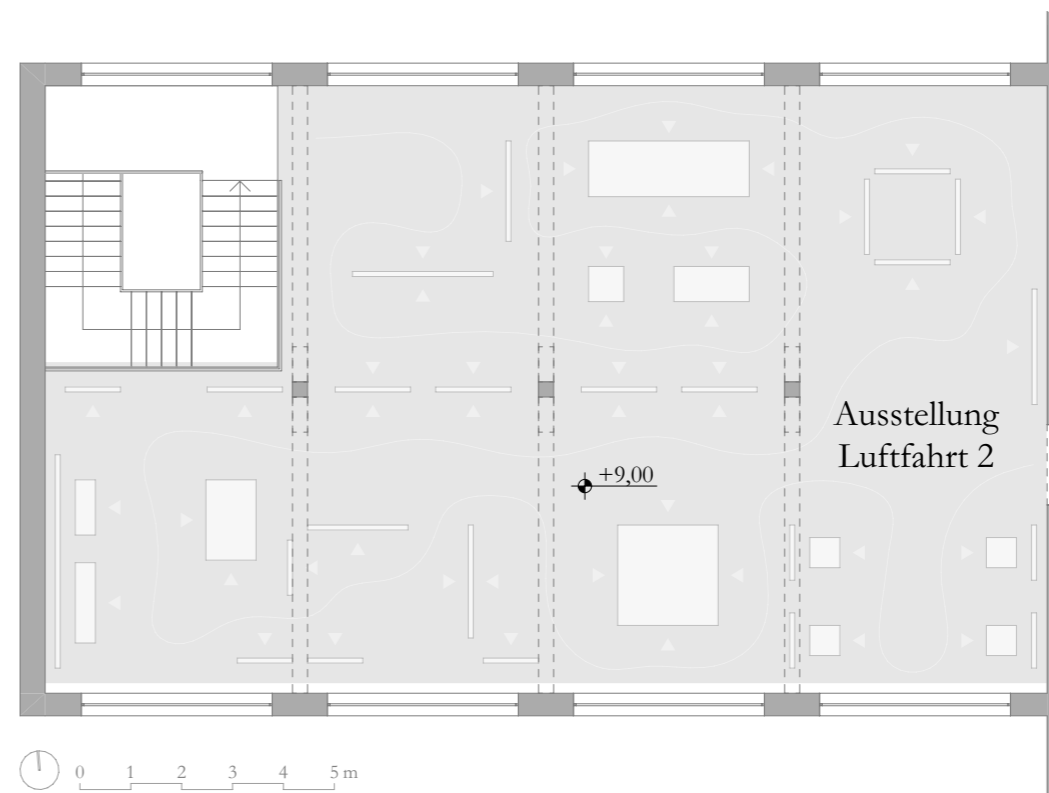


Abb. 300 Grundriss Dachgeschoss (Detail Ausstellung Luftfahrt) M 1:150

Zusätzlich zu dieser kontinuierlichen Hauptexposition, finden sich im ersten Obergeschoss jeweils noch zwei weitere Räumlichkeiten unterschiedlicher Größe, die für temporäre Wechselausstellungen ebenfalls dem Museumsbetrieb zur Verfügung stehen. Auf diese Weise sollen immer wieder frischer Wind in die Kunsthallen sowie neue, interessierte Besucher zum „Haus der Begegnung“ gebracht werden. (Abb. 301) Die Säle können von externen Künstlern für verschiedenste Ausstellungen angemietet werden oder von den Mitgliedern der Kunstwerk-

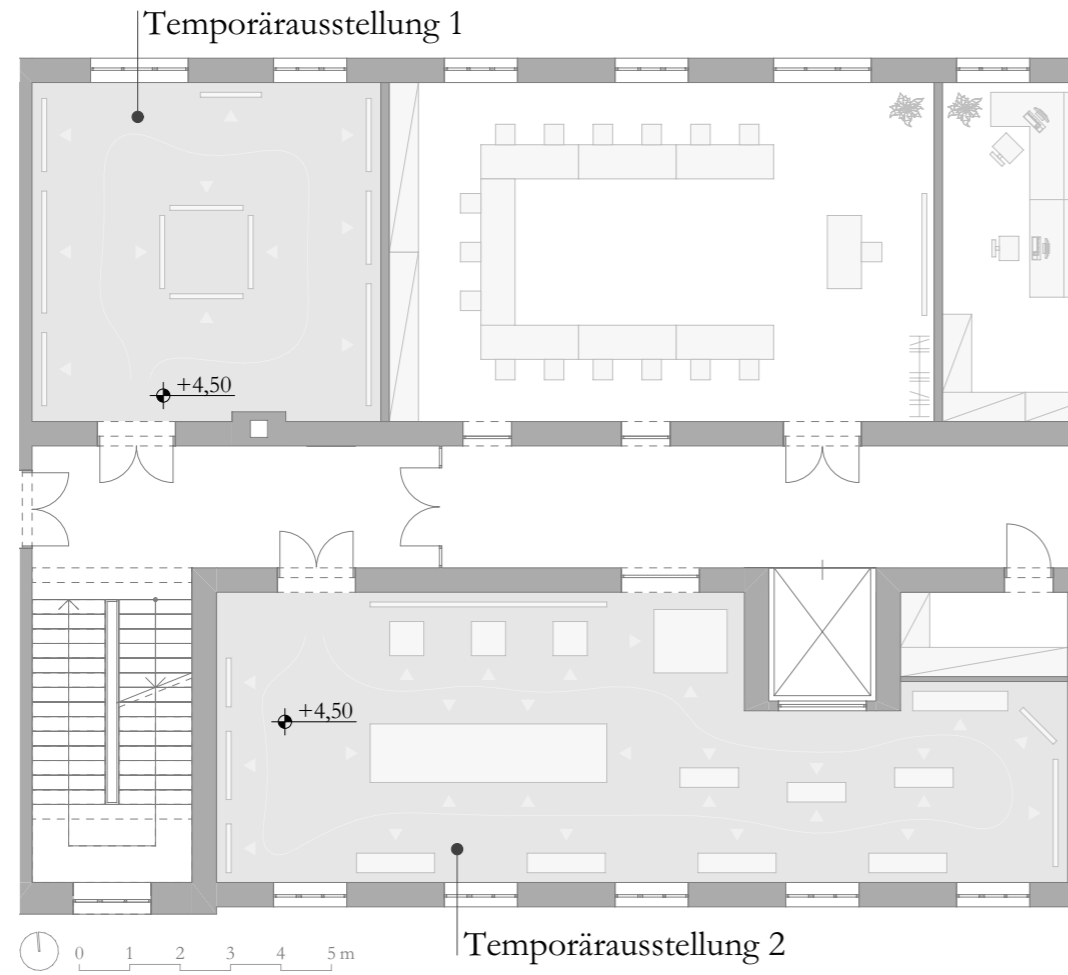


Abb. 301 Grundriss Obergeschoss (Detail Temporärausstellungen) M 1:150

statt im eigenen Haus genutzt werden, welche sich in der östlichen Werkshalle im Erdgeschoss befindet. Im hinteren, eher privaten sowie zurückgezogenen Teil der Anlage situiert, wird ein gemeinschaftlicher Arbeitsbereich mit Lagerflächen für unterschiedliche Kreativpersonen integriert, sei es nun zum Zweck der Malerei, Fotografie sowie auch für die Produktion von Schmuck oder anderen Kleingegenständen. Wichtig in Bezug auf die Kreativhalle ist, dass sich hier stets Künstlerteams und -individuen aufhalten, deren Arbeitsprozesse in Bezug auf Akustik-, Geruchs- oder Partikelbelastung gut miteinander vereinbar sein müssen damit ein harmonisches Arbeiten ermöglicht wird. (Abb. 302)

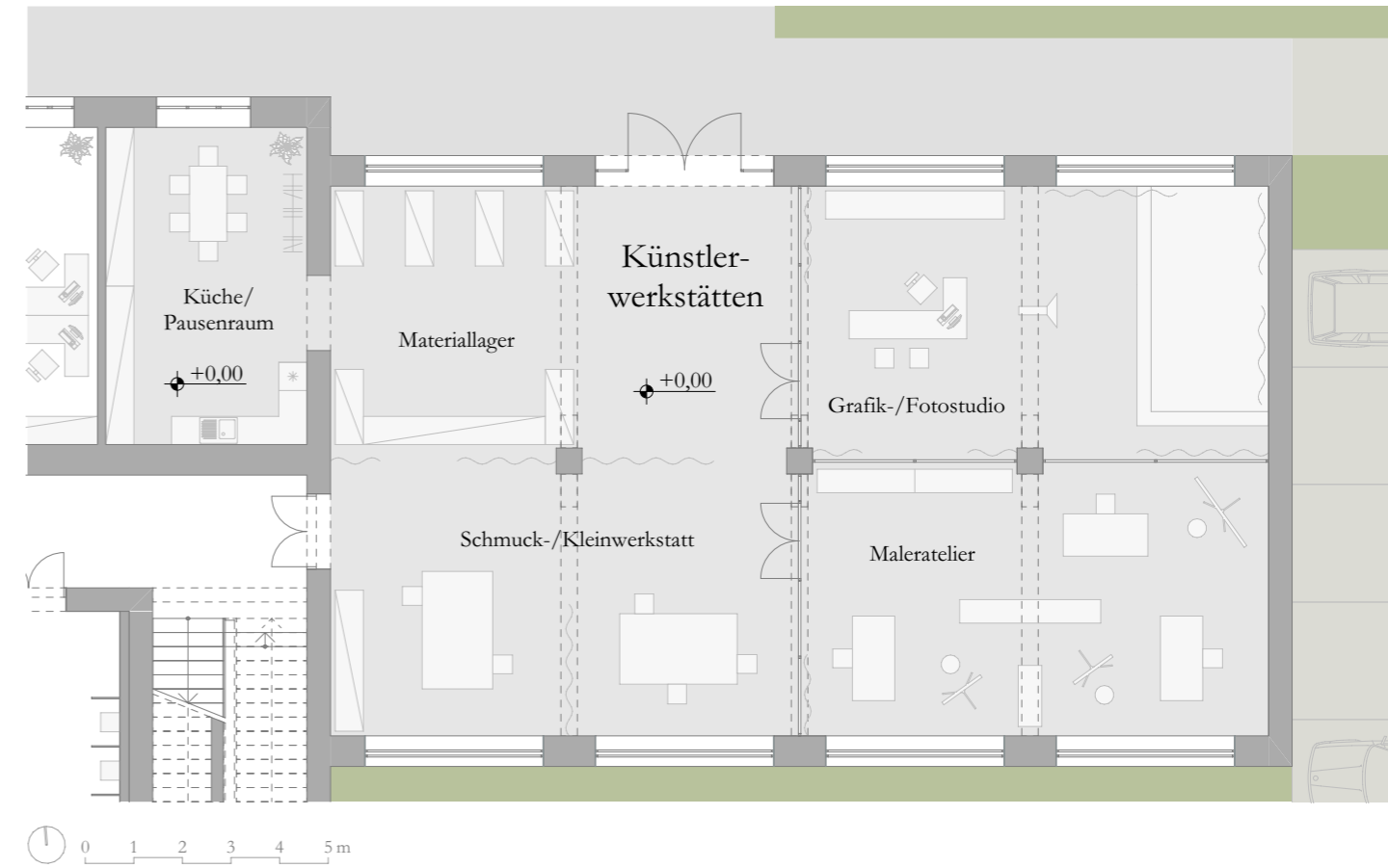


Abb. 302 Grundriss Erdgeschoss (Detail Künstlerwerkstätten) M 1:150



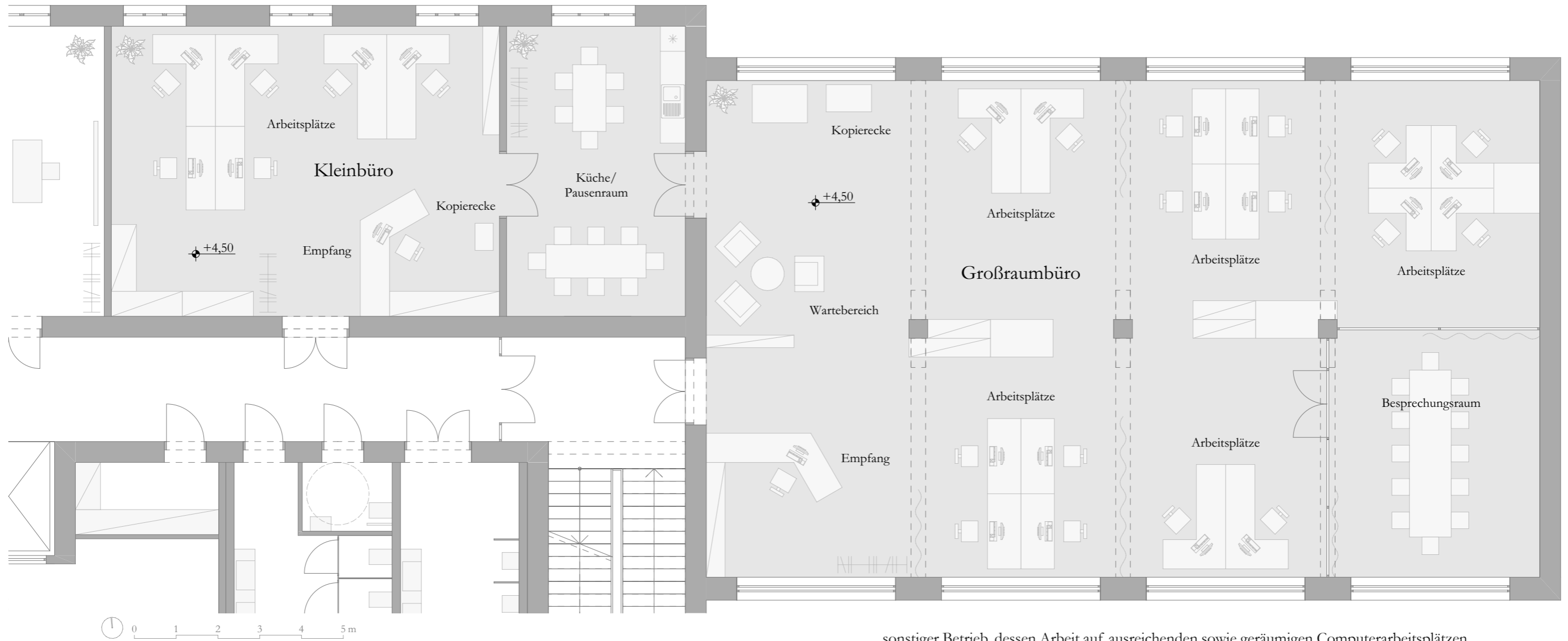


Abb. 303 Grundriss Obergeschoss (Detail Büroräumlichkeiten) M 1:100

Als zweiter Nutzungsstrang findet sich im Objekt Nr. 210 der Bereich „**Arbeit und Bildung**“ ein, wobei auch hier diverse Räumlichkeiten entstehen. Die östliche Werkshalle im ersten Obergeschoss bietet als großzügiger, lichtdurchfluteter Bereich einen adäquaten Raum für ein Großraumbüro unterschiedlichster Art. Ob Architekturbüro, Marketingfirma oder ein

sonstiger Betrieb, dessen Arbeit auf ausreichenden sowie geräumigen Computerarbeitsplätzen und einem kommunikativen Miteinander aufbaut, haben hier die Möglichkeit sich einzumieten und arbeitstechnisch zu entfalten. Im gleichen Stockwerk befindet sich im kleinteiligeren Mitteltrakt ebenfalls noch genügend Platz für ein Kleinbüro, wobei beide Agenturen den dazwischenliegenden Pausenraum gemeinsam nutzen können oder ein größerer Betrieb beide Arbeitsbereiche zusammen anmieten kann. (Abb. 303)

Darüber hinaus verfügt die Anlage künftig über insgesamt vier Seminarräume unterschiedlicher Größen und Ausstattungen (Abb 304-305). Seit Jahren treten in der Gemeinde durch eine Vielzahl von Institutionen und Freizeitangeboten Engpässe in Bezug auf mietbare Zweckräume auf, was oftmals darin resultiert, dass Kurse nach wie vor über Onlinemeetings abgehalten werden müssen oder Kleingruppen den großräumigen Turnsaal der Schule reservieren und anmieten müssen. Vor allem die Fischamender Volkshochschule bietet als größte Organisation der Ortschaft bereits gegenwärtig sowohl diverse Sport- und Sprachprogramme als auch Computerkurse an. Um dem zugehörigen Kollegium sowie dem Sekretariat einen gemein-

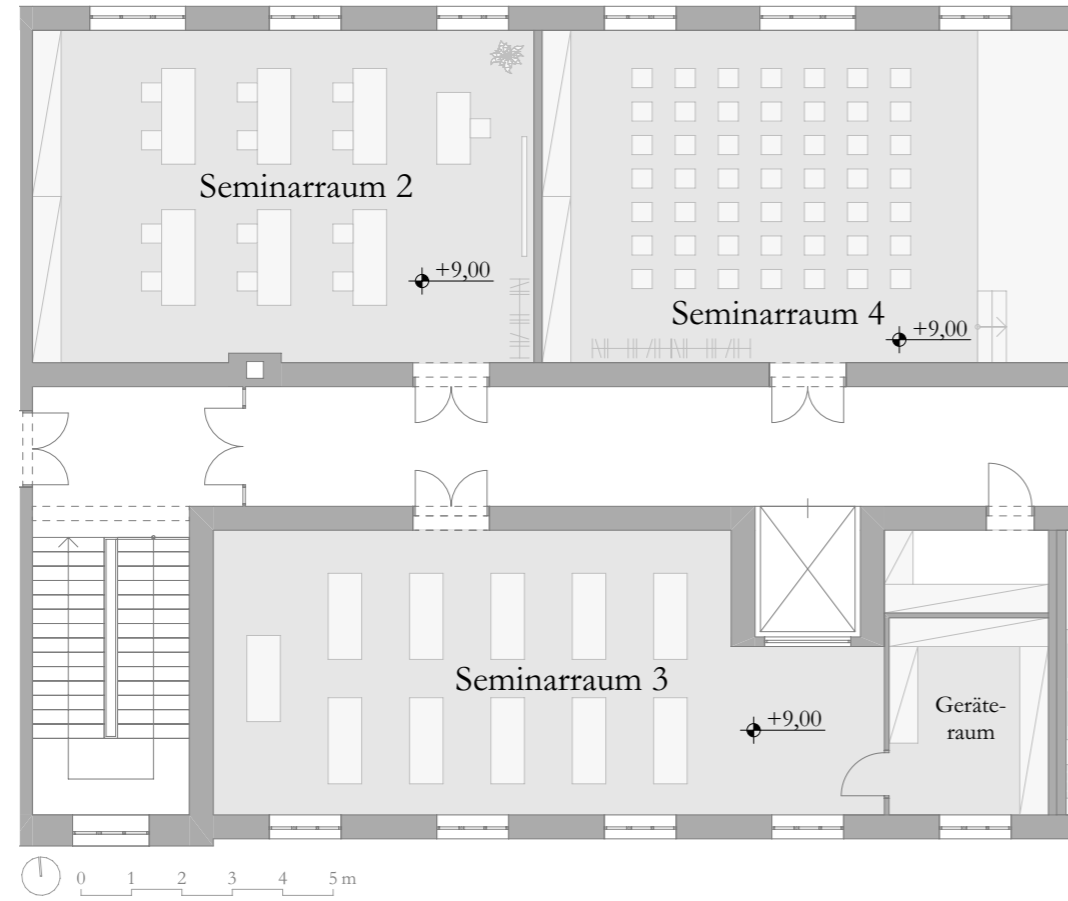


Abb. 304 Grundriss Dachgeschoss (Detail Seminarräume) M 1:150

schaftlichen Treffpunkt zu ermöglichen, an dem sich sowohl die Vorbereitungsräume für die Lehrenden als auch die Seminarräume befinden eignen sich die kleinteiligen Bereiche im mittleren Teil der Anlage (Abb 306). So verstreut sich das Angebot künftig nicht mehr unübersichtlich in der gesamten Ortschaft, sondern findet komprimiert in einem Gebäude statt, wodurch man sich auch besser und einfacher über sämtliche Angebote informieren kann. Regelmäßig auf Initiative der Stadtgemeinde veranstaltete Aktivitäten für Jung und Alt wie beispielsweise wöchentliche Mutter-Kind-Treffen oder Babysportkurse können sich künftig an einem Ort einfinden und müssen nicht nach ständigen Ausweichmöglichkeiten in der Umgebung suchen.

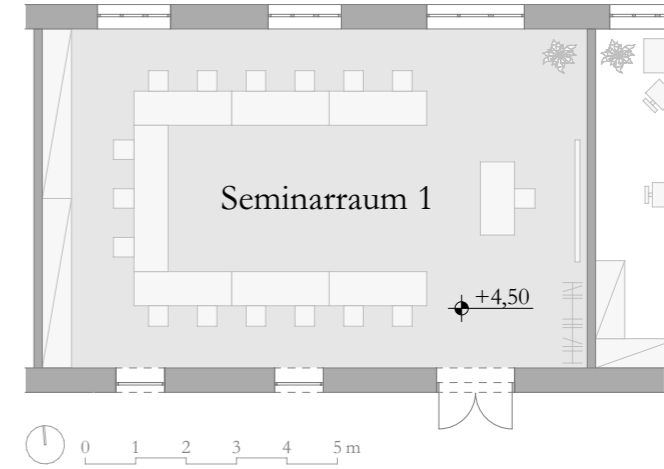


Abb. 305 Grundriss Obergeschoss (Detail Seminarräume) M 1:150

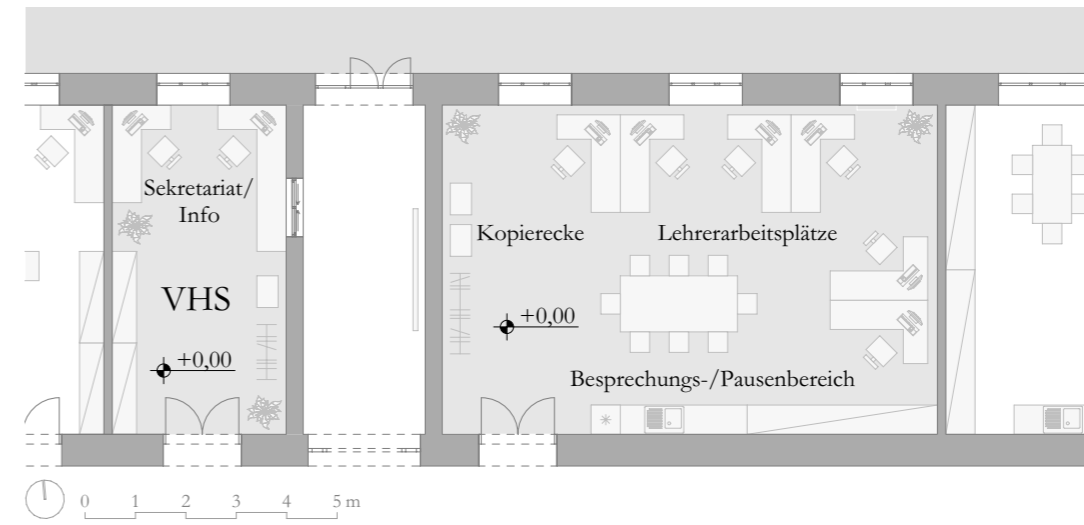


Abb. 306 Grundriss Erdgeschoss (Detail Sekretariat und Arbeitsplätze für Lehrende) M 1:150

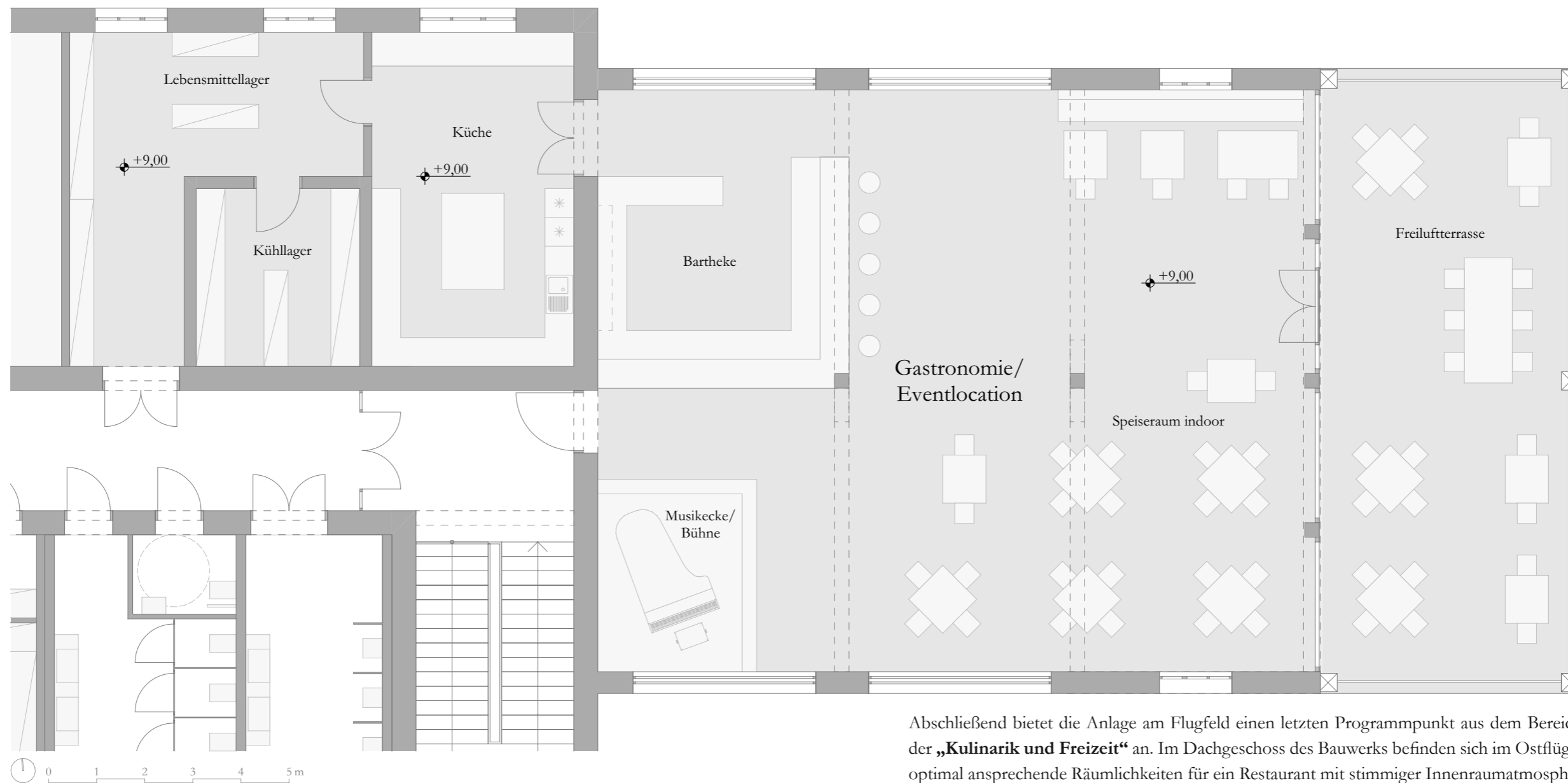


Abb. 307 Grundriss Dachgeschoss (Gastronomie/Eventlocation) M 1:100

Abschließend bietet die Anlage am Flughafen einen letzten Programmpunkt aus dem Bereich der „**Kulinarik und Freizeit**“ an. Im Dachgeschoss des Bauwerks befinden sich im Ostflügel optimal ansprechende Räumlichkeiten für ein Restaurant mit stimmiger Innenraumatmosfera, welches parallel dazu auch als einladende, mietbare Eventlocation genutzt werden kann. Zusätzlich ermöglicht dieser Bereich durch die Freiluftterrasse einen weitläufigen Ausblick auf die umliegende Feld- und Hügellandschaft. Die zugehörige Küche sowie Lebensmittel- und Kühlager sind für das Personal direkt über den großzügigen Gastrobereich zugänglich und befinden sich wiederum im zentralen Baukörper der Anlage, welcher über kleinteiligere Räume verfügt. (Abb. 307)



### 5.4.3. BAULICHE MASSNAHMEN

Da das Bauwerk am Flughafen in vielerlei Hinsicht, sowohl architekturhistorisch als auch geschichtlich betrachtet ein bedeutsames Zeugnis für die Zeit seiner Entstehung verkörpert (siehe Kap. 5.3.1. und 5.3.2.), gilt es den Versuch anzustellen diesen bauzeitlichen Zustand der Anlage bestmöglich sowie auf wenige Maßnahmen beschränkt zu konservieren und zum Teil auch durch das Rückführen späterer Veränderungen wiederherzustellen.

Zunächst sollen hierfür die Raumabfolgen und -dimensionen im Inneren des Bauwerks kaum verändert und bestmöglich, wie sie unmittelbar nach der Fertigstellung im Jahr 1917 bestanden, beibehalten werden. Daher integrieren sich im zentralen Bauwerksteil nach wie vor kleinteiligere Strukturen und Räume, die zum Teil auch mehr Privatheit erfordern. Hier ändern sich nur stellenweise die Positionen der nichttragenden Zwischenwände aus Ziegelmauerwerk, welche sich über die Jahrzehnte hinweg ohnehin schon des Öfteren an die jeweiligen Nutzungen des Bauwerks anpassen mussten und somit bereits mehrmals verändert wurden. (siehe Kap. 5.1.2.) Ausschlaggebend ist hier vor allen Dingen die Einrichtung der Sanitär- und Abstellräume im südöstlichen Teil des Haupttrakts, die in allen oberirdischen Ebenen ident vorzufinden sind und eine kleinteilige Struktur aufweisen. Ganz im Gegenteil sollen die westlich und östlich gelegenen Randbereiche der Anlage durch ihre weitere Verwendung so großzügig und offen wie möglich gehalten werden, um auch die damalige Nutzung und Weitläufigkeit dieser Werkshallen bis in die heutige Zeit widerzuspiegeln. Lediglich filigrane Glastrennwände oder temporäre Möglichkeiten der Raumgliederung mittels Vorhangschienen sollen bei Bedarf die Privatheit gewisser Nutzungen unterstützen (siehe Kap. 5.4.2.3.), jedoch die spürbare sowie sichtbare Großzügigkeit der Hallen bestmöglich bewahren. Neben der beibehaltenen, räumlichen Struktur sollen auch die Oberflächen der Innenraumwände möglichst in ihrem derzeitigen Zustand erhalten und nur geringfügig instandgesetzt werden. Hierzu werden stellenweise sichtbare Schäden und Verunreinigungen an den Putz- oder Sichtziegelwänden ausgebessert sowie allenfalls auch kleinteilige, ehemalige Leitungsöffnungen geschlossen. (Abb. 308-309)

Die tiefgreifendste Veränderung betrifft die statisch erforderliche Erneuerung bestimmter Deckenelemente, da die Anlage in einigen Bereichen lokale Brand- und Wasserschäden aufweist. (siehe Kap. 5.3.3.) Daher wird der gesamte, durch Feuchtigkeitseindringen beschädigte



Abb. 308-309 Verunreinigungen und Schäden an den Putzoberflächen im Gebäude

Flachdachaufbau der östlichen Terrasse im Dachgeschoss erneuert sowie die darunterliegende, durchfeuchtete Betonstruktur und alle darin befindlichen, korrodierenden Armierungen ersetzt, um die volle Tragfähigkeit dieses Gebäudeabschnitts erneut herzustellen. Des Weiteren werden auch die, infolge von Brandschäden, in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigten Decken- und Dachelemente vollständig ausgetauscht, um wieder ein sicheres Begehen der gesamten Anlage zu ermöglichen. Statt der ursprünglichen Hohlkammerdecken werden Stahlbetonflachdecken sowie neue Fußbodenaufbauten und -beläge ausgebildet. Jene Bereiche der Anlage, die aufgrund ihres künftigen Gebrauchs eine gewisse Innenraumklimatik erfordern, werden mit einer neuwertigen Fußbodenheizung ausgestattet. Hier handelt es sich um die Gastronomie der Anlage, das Foyer des Museumsbetriebs sowie sämtliche Büroräumlichkeiten, die nutzungsintensiv und meist ganztags sowie auch ganzjährig beansprucht werden. Zusätzlich zu den erneuerten Decken soll auch die oberste Dachhaut der Anlage mittels einer erneuerten Flachdachdämmung sowie einer schützenden Blecheindeckung gegen den Außenraum abgedichtet werden. (Abb. 310-313)

In Bezug auf Tür- und Fensterelemente sowie bestehende oder neu hinzugekommene Öffnungen gilt generell zu erwähnen, dass sämtliche Veränderungen an Orten im Gebäude stattfinden, wo keine bedeutsamen bauzeitlichen Elemente mehr vorhanden sind, die Bestandteile sich in sehr desolatem Zustand befinden oder die neu eingebrachten Nutzungen zwingend eine Modifikation der aktuellen Situation erfordern. Zudem werden originalhistorische, innenliegende Türelemente, die sich noch in einem intakten oder bereits sanierten Zustand befinden (siehe Raumbuch im Anhang), zum Teil auch an andere Stellen im Ob-



Abb. 310 Schnitt A-A M 1:200

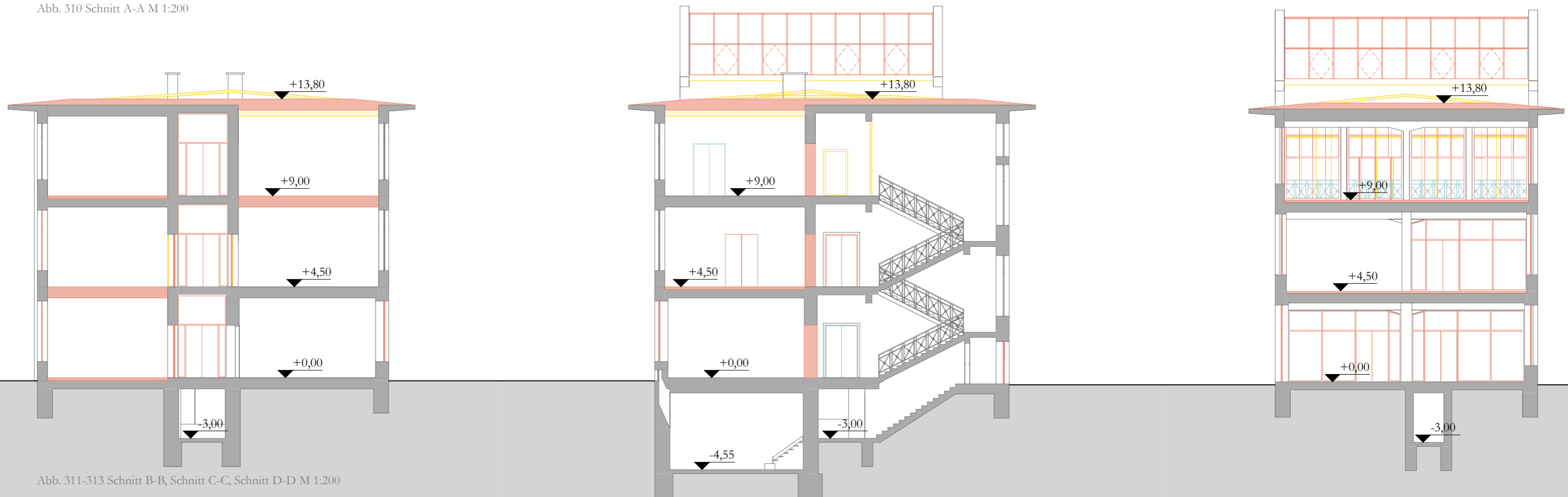


Abb. 311-313 Schnitt B-B, Schnitt C-C, Schnitt D-D M 1:200



Abb. 314-315 Saniertes, bauzeitliches Türelement im Erdgeschoss

jekt transferiert, sofern sie aktuell in den sicherzustellenden Brandabschnitten der beiden Hauptstiegenhäuser zu finden sind. (Abb. 314-315) Diese Zonen sind aus sämtlichen Gebäudebereichen innerhalb von 40 Metern erreichbar und bilden für den Nutzer gesicherte Fluchtwege auf allen Ebenen. Neben brandsicheren Verbindungstüren zu sämtlichen, an die Fluchtbereiche angrenzenden Räume, bilden auch neu hinzugefügte Trennwände in den Mittelgängen eine Isolierung dieser Fluchtwege. Die neu hinzugefügten Gangportale werden ebenfalls brandsicher ausgestaltet und sind mit transparenten Glaselementen ausgefüllt, um den Durchblick durch den Mitteltrakt sowie die Belichtung des zentralen Verbindungsweges über die Stiegenhäuser zu erhalten. Zudem erzeugen sie eine zusätzliche Gliederung und Separation der jeweiligen Nutzungen im Gebäude. So wird das westlich gelegene Stiegenhaus lediglich für den Museumsbetrieb genutzt, während der östliche Treppenaufgang die Seminarräume der Volkshochschule und Gemeinde sowie den Gastronomiebereich im Dachgeschoss erschließt. (Abb. 295-297)

Neben Innenraumportalen kommt es auch an der äußeren Fassade zu Veränderungen in Bezug auf die Zugänge zum Objekt. Die drei südlichen Türelemente (Abb. 316) im Erdgeschoss werden aufgrund ihres fortgeschrittenen Verfallszustands (siehe Raumbuch im Anhang) erneuert, dienen in der künftigen Nutzung der Anlage jedoch keinesfalls als Hauptzugänge, sondern lediglich als zusätzliche Fluchtmöglichkeiten aus dem Gebäude. In Anlehnung an die darüberliegenden, bauzeitlichen Fensterelemente der Stiegenhäuser (Abb. 316) werden auch die Portale erneut als Holzrahmentüren samt Kassettentürblatt mit kleinteiligen Glas- und Holzfüllungen ausgebildet. An der Nordfassade (Abb. 317) jedoch wird die zwischenzeitlich

hinzugekommene Schicht der provisorischen Zugangsportale aus dem Jahr 2006 (siehe Kap. 5.1.2.) bewusst rückgeführt. In symmetrischer Anordnung im Hinblick auf das Gesamtfassadenbild werden hier zwei großformatige Zugangsportale, jeweils eines im westlichen und östlichen Gebäudetrakt, eingebracht, um verschiedene Eingänge zu den diversen Nutzungen in der Anlage zu ermöglichen. Die Portalteilung soll entsprechend den Proportionen der verbleibenden Fassadenelemente erfolgen, während sich die materielle Ausgestaltung in Form von Eisenrahmen mit kleinteiligen Glasfüllungen an die bauzeitlichen Bestandteile der Anlage anlehnen soll.

Auch die bestehenden Fensterelemente des Bauwerks werden stellenweise unterschiedlichen Veränderungen unterzogen, die allesamt das Ziel verfolgen, den Gesamteindruck der Anlage möglichst wieder auf sein bauzeitliches Erscheinungsbild zurückzuführen. Zunächst sollen die original erhaltenen, derzeit im Gebäude eingelagerten Eisensprossenfenster, welche ursprünglich Teil der flankierenden Werkshallen waren, wieder instandgesetzt und an ihren ursprünglichen Positionen eingebracht werden. Die eingefügten Provisorien (siehe Kap. 5.1.2. und Raumbuch im Anhang), welche über keinerlei geschichtliche oder architekturhistorische Bedeutung verfügen und rein zum Zweck der vorübergehenden Abdichtung der Räume gegen äußere Einflüsse eingebaut wurden, können somit entfernt werden. Da bei den bauzeitlichen Fensterelementen ein gegenwärtig bauphysikalischer Leistungsstandard trotz umfangreicher Restaurierungsarbeiten nicht mehr erreicht werden kann, wird in den Räumlichkeiten, die eine bestimmte Aufenthaltsqualität erfordern sowie nutzungsintensiver beansprucht werden, eine zusätzliche und vor allen Dingen besser abdichtende Zweitebene angedacht. Auch die überlieferten Originalpläne zeigen eine ursprünglich doppelte Ausführung der großformatigen Fenster an, die nun in der gleichen Materialität wiederhergestellt werden soll. Es handelte sich um innenliegende Holzelemente, während sich an der Fassade die bauzeitlichen, bis heute aufbewahrten Eisensprossenfenster zeigten. (Abb. 318) Um das äußere Erscheinungsbild sowie den allgemeinen Fabrikcharakter, den diese historischen Elemente erzeugten, zu rekonstruieren, soll eine ebensolche Sekundärverglasung eingebracht werden. Als Referenz wird hier unter anderem die Instandsetzung der Van-Nelle-Fabrik in Rotterdam, die in den Jahren von 1999 bis 2004 durchgeführt wurde, herangezogen.<sup>461</sup> (Abb. 319-320)

<sup>461</sup> AYÓN, Angel, Uta, POTTGIESSER, Nathaniel, RICHARDS, *Nene Fassaden im Bestand. Sanierungsstrategien für Klassiker der Moderne*, Basel 2019, S. 114-121.





Abb. 316 Ansicht Süd M 1:200



Abb. 317 Ansicht Nord M 1:200

0 2 4 6 8 10 m

Bestand

Neubau

Wiedereinbau/Rückbau

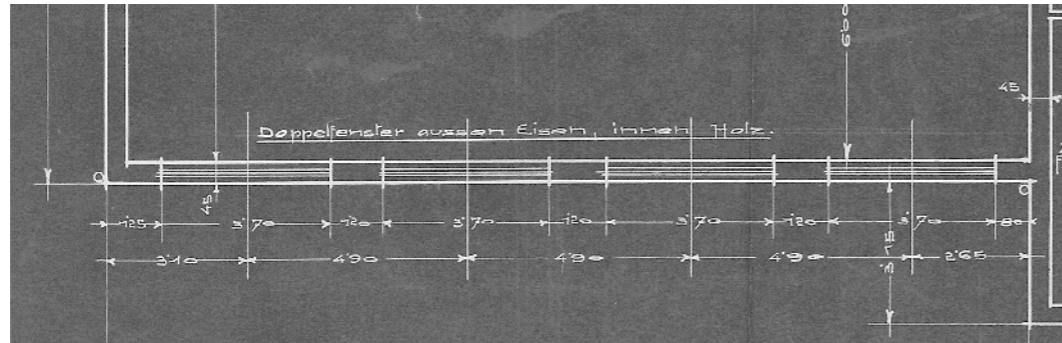


Abb. 318 Historisches Plandokument zeigt ursprüngliche Ausformulierung von Doppelfenstern

*„Die Transformation der Industrieanlage [...] in Verbindung mit der Restaurierung der Vorhangfassaden und der neuen Sekundärverglasung stellt eine gelungene Intervention dar, die die Authentizität des ursprünglichen Entwurfs mit den Anforderungen der neuen Nutzungen in Einklang bringt.“<sup>462</sup>*



Abb. 319 Neue Verkehrsfläche in der Van-Nelle Fabrik



Abb. 320 Original- (l.) und Sekundärverglasung (r.)

<sup>462</sup> Ebd., S. 121.

So soll durch die innenliegende Zweitebene eine adäquate Raum- und Aufenthaltsqualität sowohl im Foyer der Museumsinstitution, in den Künstlerwerkstätten, dem Großraumbüro und dem Gastronomiebereich geschaffen werden, ohne dass der Gesamteindruck der Anlage sowie das industrielle Flair des Bauwerks zerstört werden. Die neu hinzukommenden Fensterebenen weisen eine Teilung auf, die sich an die Gliederungen sowie Proportionen der historischen Bestandsfenster anpasst und werden durch eine professionelle Schichtanalyse des Bundesdenkmalamts auch in ihrer Farbgebung an die Optik der bauzeitlichen Eisensprossenfenster angeglichen.

Sämtliche bauzeitliche Holzkastenfenster müssen ausnahmslos ersetzt werden, da zum Großteil nur noch Restbestände der ursprünglichen Holzrahmen vorhanden sind, wobei auch zahlreiche Glasfüllungen fehlen und die Öffnungen oftmals temporär mit Pressspanplatten vernagelt werden mussten (siehe Raumbuch im Anhang). In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden sowohl im Ober- als auch im

Dachgeschoss bereits einige Kastenfenster erneuert, die mit gutem Beispiel in Bezug auf einen denkmalkonformen Umgang vorangehen (siehe Kap. 5.1.2.). (Abb. 321) Nun werden auch die restlichen, zu ersetzenden Fensterelemente auf diese Weise konstruiert und eingebracht, da in ihrem Fall kein weiterer Erhalt als sinnvoll oder gar möglich angesehen werden kann. Als



Abb. 321 Bauzeitliche und neue Kastenfenster

klassische Holzkastenfenster mit umlaufender Laibung jedoch ohne innerer Ebene werden die restlichen desolaten Bestandselemente schließlich ersetzt, um erneut ein einheitliches Erscheinungsbild des Gesamtobjekts zu generieren. Die Teilung wird, ebenso wie bei den bereits erneuerten Elementen, optisch dem Altbestand nachempfunden und die Lackierung passt sich mithilfe einer erneuten Schichtanalyse des Bundesdenkmalamts an die Farbigkeit der bauzeitlichen Holzkastenfenster an.

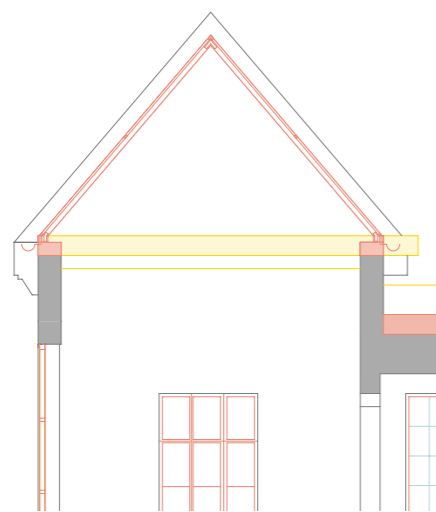


Abb. 322 Schnitt Satteldach A-A M 1:200

Zu guter Letzt wird im Hinblick auf die Öffnungselemente der Anlage die ehemalige, bauzeitliche Oberlichtverglasung der östlichen Werkshalle im Dachgeschoss thematisiert. Auch diese Konstruktion wird im Sinne der weitestgehenden Rückbildung des Objekts zu seinem bauzeitlichen Zustand wieder zu seiner ursprünglichen Erscheinung zurückgeführt. Ein Satteldach aus einer Eisenrahmenkonstruktion erzeugt durch eine transparente Glasfüllung erneut eine einzigartige Atmosphäre im darunterliegenden Restaurantbereich. Die neuartige Ausbildung von Kippfenstern innerhalb der Konstruktion soll als zusätzliche Belüftungsmöglichkeit einer Überhitzung des Raums vorbeugen. (Abb. 322-323)

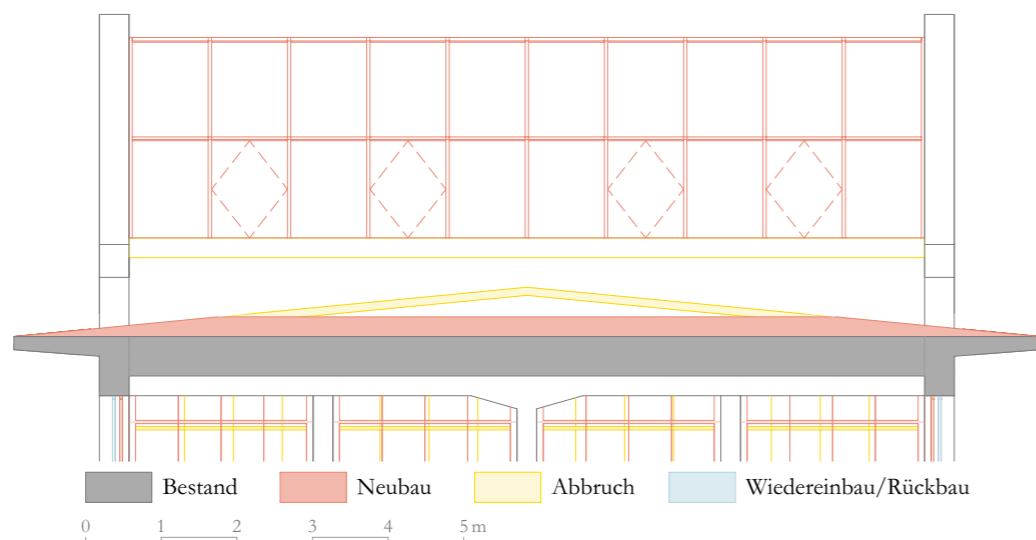


Abb. 323 Schnitt Satteldach D-D M 1:200

Da in sämtlichen Bereichen der Anlage darauf geachtet wird, das geschlossene Erscheinungsbild des bauzeitlichen Zustands bestmöglich wiederzuerlangen wird auch die äußere Fassade

des Baukörpers dementsprechend behandelt. Ein nächster Schritt hierzu wäre eine sogenannte Schichtanalyse des Außenputzes beim Bundesdenkmalamt anzufordern, um so den bauzeitlichen Zustand der Fassade unmittelbar nach der Gebäudefertigstellung zu ermitteln. Auf diese Weise kann erneut eine einheitliche Erscheinung der Anlage unter Berücksichtigung der ursprünglichen Zusammensetzung und Farbigkeit des Putzes erzielt werden. Auch etwaige abgebröckelte oder abgeschlagene Stellen (Abb. 324-326) der Fassadengliederung in Form von Lisenen, Gesimsen und Sockelleisten können mithilfe von Handwerksarbeiten wieder ergänzt werden, um den Gesamteindruck bestmöglich wiederherzustellen.



Abb. 324-326 Exemplarische Putzschäden an der Fassade

Ebenfalls den Freiraum des Objekts betreffend muss im Sinne einer gefahrlosen Nutzung auch die derzeit fehlende Absturzsicherung der östlich gelegenen Terrasse wieder eingebracht werden. (Abb. 327) Hierzu muss keine neue Geländerkonstruktion konzipiert werden, da der originale Bestand dieses Elements noch im Objekt gelagert wird. Vor einiger Zeit abgebaut, kann das bauzeitliche Geländer nach dem Entwurf des österreichischen Architekten Otto Wagner restauriert sowie instandgesetzt und erneut an originaler Stelle eingebracht werden. (siehe Kap. 5.2.5.)



Abb. 327 Fehlendes Geländer



Auch in den beiden bestehenden Stiegenhauskernen im Zentraltrakt der Anlage soll das bauzeitliche Geländer (Abb. 328), bestehend aus schmiedeeisernen Stäben in Form von Quadrateisen und einem Handlauf aus Buchenholz (siehe Kap. 5.2.5.) beibehalten sowie gegebenenfalls durch geringfügige Arbeiten, wie Entrosten oder Lackieren, instandgesetzt und optisch aufgebessert werden. Zudem sollen in diesen Gebäudebereichen und in den Verbindungsgängen auf allen Ebenen auch die verbleibenden Originalmaterialien der Treppenstufen aus massivem Naturgranit sowie der Bodenbelag aus orange-gelblichem Feinklinkerplattenpflaster (siehe Kap. 5.2.5.) möglichst erhalten und stellenweise, wenn nötig, instandgesetzt werden (Abb. 328-329). Da die Oberflächen größtenteils noch in solidem Zustand vorhanden sind, kann der bauzeitliche Flair und die ursprüngliche Atmosphäre der Erschließungswege gut übermittelt werden.



Abb. 328-329 Bauzeitliche Absturzsicherung und originalhistorische Beläge in den Stiegenhäusern

Bezüglich der Vertikalerschließung tritt eine Neuerung im Konzept auf, welche die Hauptausstellung des Museums betrifft. Um die Sammlung rund um die Thematik der Luftfahrt gesondert vom restlichen Bauwerk und abseits der anderen Expositionen begutachten zu können, führt eine neu integrierte Erschließung im nordwestlichsten Bereich der Anlage über alle oberirdischen Geschosse. (Abb. 330) Da hier durch einen ehemaligen Traforaum bereits ein großzügiger Deckendurchbruch vom Erdgeschoss ins Obergeschoss vorhanden ist (siehe Raumbuch im Anhang) muss diese Vertikalverbindung nur noch bis ins Dachgeschoss durch einen Abbruch der Zwischendecke erweitert werden. Nun kann die Ausstellung über eine filigrane Eisentreppe nach dem Ticketkauf direkt vom Foyer aus, durchwandert werden.

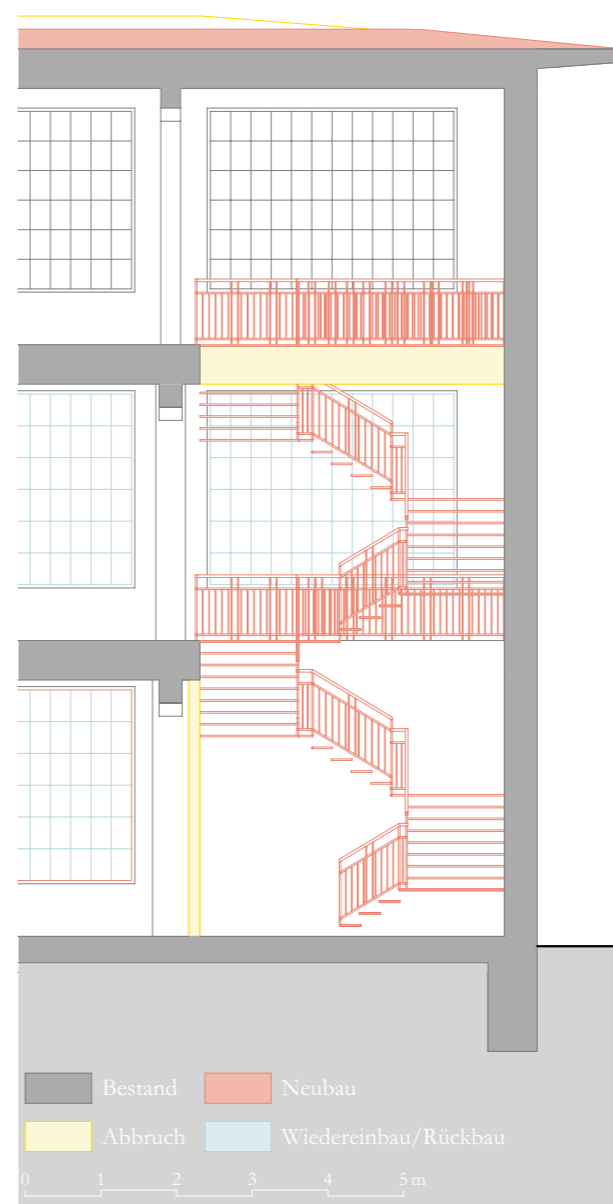


Abb. 330 Neue Erschließung im Museum für Luftfahrt

Als barrierefreie Erschließung für alle Ebenen dient der zentral im Bauwerk situierte Aufzug. Der gegenwärtige, vermutlich bauzeitliche Lastenlift muss selbstverständlich durch ein zeitgemäßes Modell ersetzt werden, während jedoch seine Position und der original erhaltene Vertikalschacht bestehen bleiben können. (Abb. 331) Um künftig auch die, für die gesamte Anlage im Keller befindliche Haustechnikzentrale barrierefrei erreichbar zu gestalten, wird der bestehende Schacht bis in das zugehörige Kellergeschoss erweitert.



Abb. 331 Bestehender Aufzugsschacht



Abb. 332 Zugang zum Gelände mit Outdoorcafé und Spielplatz





Abb. 333 Empfangshalle der Museumseinrichtung mit Ticketverkauf, Bibliothek und Café





Abb. 334 Hauptausstellung zur Geschichte der Luftfahrt



Abb. 335 Großraumbüro im Osttrakt





Abb. 336 Gastronomiebetrieb im Dachgeschoss





Abb. 337 Gastronomiebetrieb im Dachgeschoss





## 6 FAZIT

Abb. 338 Detailaufnahme Fassade

Im Zuge dieser Arbeit gilt nach eingehender Auseinandersetzung mit dem Werksgebäude Nr. 210 zu erwähnen, dass das historische Bauwerk mit einer Bestandsdauer von bereits über 100 Jahren definitiv und in vielfältiger Hinsicht ein bedeutsames Zeugnis der Vergangenheit verkörpert. Ein bisher noch nicht vorhandenes, gesammeltes Werk mit sämtlichen Fakten und Informationen sowohl zur spezifischen Geschichte als auch zur baulichen Beschaffenheit des Objekts illustrierte eine, bis dato fehlende intensive sowie detaillierte Auseinandersetzung mit dem Bestandsbau. Daher vereint diese Abhandlung nun jegliche, aus wissenschaftlichen Quellen und den Unterlagen diverser Archive herangezogene Daten zum Objekt, um eine möglichst lückenlose Beschreibung rund um die Thematik des ehemaligen „Feinmechanikerwerks“ vorlegen zu können.

Aufbauend auf dieser neu gewonnenen Informationsgrundlage sowie einer tiefgründigen Begutachtung der gegenwärtigen Bauwerksbeschaffenheit in Form einer Analyse inklusive detailliertem Raumbuch, konnte das Objekt nun erneut und mit umfangreicherem Hintergrundwissen bewertet werden. Zunächst kann festgehalten werden, dass das Gebäude im Sinne einer architekturhistorischen Einordnung von großer Bedeutung ist. In einem soliden Zustand erhalten, reiht sich der Geschossbau neben weiteren Bauwerken dieser Zeit in einen überschaubaren und stets kleiner werdenden Bestand des Industriebaus aus dem anfänglichen 20. Jahrhundert und besonders aus der Zeit der Kriegsjahre ein. Vor allem in Bezug auf die damals im Fabrikbau aufkommende Bauweise aus Eisen und Beton, aber auch durch andere Merkmale lässt sich das Objekt klar in diesen Bautypus einordnen. Dazu gehören unter anderem übereinanderliegende Tragstrukturen, symmetrische Fassadengliederungen in Folge von Fensteröffnungen oder der Ausbildung gleichmäßiger Lisenen und Gesimse sowie die kleinteiligen Eisensprossenfenster, die einen zusätzlichen industriellen Flair vermitteln.

Neben dieser historischen Eingliederung wurden im Sinne einer umfassenden Bewertung auch die klassischen Denkmalwerte sowie Bewertungskriterien im Hinblick auf das Bauwerk geprüft. Ohne hier nun erneut detailliert auf sämtliche Werte einzugehen, kann zusammenfassend erwähnt werden, dass sich ein Großteil der Ansichten sowie Ansprüche der Denkmalpflege an ein Bestandsobjekt mit der Erscheinung und dem Zustand des erhaltenen Bauwerks

am Flugfeld deckt. Somit kann auch diesbezüglich auf ein weiterhin durchaus erhaltenswürdiges Denkmalerbe verwiesen werden, dem eine Menge an wertvollen Charakteristiken zugesprochen werden können.

Der Prozess der Unterschutzstellung des Bauwerks im Jahr 2001 sorgte für Spekulationen. So entstand damals eine umfassende Debatte zwischen den betroffenen Parteien, da sich die damaligen Eigentümer hinsichtlich mehrerer Kritikpunkte klar gegen das Vorhaben einer Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt aussprachen. Ein damals anberaumtes statisches Gutachten zeigte jedoch die zur monumentalen Objektgröße vergleichsweise marginalen Schäden auf, die auch laut Bundesdenkmalamt durch ihre Instandsetzung keineswegs den Dokumentationswert des Denkmals zerstören würden. Außerdem wurde im damaligen Diskurs auf fehlende wissenschaftliche Forschungsergebnisse sowie eine nicht vorhandene historische Bedeutung der Anlage hingewiesen. Auch diesen Behauptungen kann nun mithilfe dieser Arbeit klar entgegengetreten werden. Sowohl die Relevanz im Sinne eines geschichtlichen und architekturhistorischen Zeugnisses als auch eine Vielzahl wissenschaftlicher Quellen, die sich auf das Bestandsobjekt beziehen, wurden dargelegt und zusammengetragen.

Die, in mehrere Themenbereiche gegliederte Bewertung mündet im Zuge der Arbeit in das eingangs erwähnte, weiterführende Konzept für das ehemalige Feinmechanikerwerk in Fischamend. Der künftigen Funktion waren nun zwei essenzielle Ziele vorangestellt, die im Zuge der neuen Nutzungsstrategie konsequent im Auge behalten und verfolgt wurden: die Vereinbarkeit mit dem vorhandenen Baubestand und die Sinnhaftigkeit für die umgebende Gesellschaft und das Bauwerk selbst. Einerseits geht es bei der neuerlichen Aktivierung sowie dementsprechenden Adaptierung der Anlage von Beginn an um einen angemessenen Umgang mit dem Bestand, wonach ein denkmalpflegerisches Konzept auf eine schonende Vorgangsweise mit dem erhaltenen Bauwerk und den dazugehörigen Elementen eingeht. Andererseits steht der künftige Mehrwert für den Ort und die Umgebung im Fokus der Zukunftsplanung, wodurch am Flugfeld ein neuer Ort der Begegnung für alle Altersklassen, Menschengruppen und verschiedenste Interessen geschaffen wird.



Das Konzept baut auf dem Grundsatz auf, mehrere Funktionen in den großzügigen Flächen der Anlage zu vereinen um künftig verschiedenste Besucher zum Gebäude hinzuführen und im Bestfall ein interaktives Netzwerk zwischen den Nutzungen entstehen zu lassen. So findet man am Flughafen im „**Fischamender Haus der Begegnung**“

künftig Bereiche der „**Kunst und Kultur**“, „**Arbeit und Bildung**“ sowie „**Kulinarik und Freizeit**“, die das leerstehende Gebäude wieder aktivieren und die Räumlichkeiten auf unterschiedlichste Weise beleben, während der einzigartige Charakter der Anlage auch weiterhin bestehen bleibt.



Abb. 339 Gesamtansicht vom Straßenraum

# VERZEICHNISSE

## PRIMÄRLITERATUR

- Autor unb., *Die österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkriege*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931.
- BORELLI, Johann Alfons, *Die Bewegung der Tiere. Ostwalds Klassiker der exakten Wissenschaften*, Leipzig 1927.
- HANNEMANN, Johann Ludwig, *Ikarus der in das ikarische Meer geworfen wird, oder eine Dissertation, in der der Mensch als fluguntauglich dargestellt wird*, Kiel 1709.
- HANSEL, Edmund, Josef KRENN, *Fischamend (Äquinoctium). Kurzgefasste Chronik des Sitzes der k.u.k. Militäraeronautischen Zentralanstalt*, Fischamend 1910.
- KOMMER, Karl, Herbert, KUGLER, Otto, SCHÜTZ, *Wie alles begann*, in: *Fischamend. Eine Wiege der Österreichischen Luftfahrt*, Flyer-Serie des Heimatmuseums Fischamend, Fischamend 2001.
- LORENZ, Franz et al., *Festschrift 1909-2009. 100 Jahre Luftfahrt in Fischamend*, Fischamend 2009.
- MANNSBARTH, Franz, *Lenkballonfahrt in Österreich seit dem Jahr 1909*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931.
- MOLFENTER, Eberhard, *Fischamend. Ein Heimatbuch*, Wien 1964.
- PIZZINI, Ricco, *Der Aero-Club und Österreichs Luftfahrt von 1901-1931*, in: *Festschrift, 30 Jahre Österreichischer Aero-Club 1901-1931*, Wien 1931, S. 30.
- TANUS, Vorname unb., *Die Luftschiffahrt und was man von ihrer Geschichte wissen muß*, in: *Die junge Welt*, Band 5, Wien 1911.

## SEKUNDÄRLITERATUR

- AYÒN, Angel, Uta, POTTGIESSER, Nathaniel, RICHARDS, *Neue Fassaden im Bestand. Sanierungsstrategien für Klassiker der Moderne*, Basel 2019.
- BEHRINGER, Wolfgang, Constance OTT-KOPTSCHALIJSKI, *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Frankfurt am Main 1991.
- BENEDIK, Christian et al., *Debio Niederösterreich. Südlich der Donau Teil 1 A-L*, Horn/Wien 2003.
- BINDING, Günther, *Architektonische Formenlehre*, 8. Auflage, Darmstadt 2019.
- BLASI, Walter, Bernhard, TÖTSCHINGER, *Die k.u.k. Luftfahrtruppen. Zur Geschichte von Österreich-Ungarns „Luftakrobaten“*, Schleinbach 2017.
- BRAUNBURG, Rudolf, *Leichter als Luft. Aus der Geschichte der Ballonluftfahrt*, Hamburg 1963.
- GABRIEL, Erich, *Fliegen 90/71. Militärluftfahrt und Luftabwehr in Österreich von 1890 bis 1971*, Katalog Teil 1, Wien 1971.
- GÖSSEL, Peter, Gabriele, LEUTHÄUSER, *Architektur des 20. Jahrhunderts*, Köln 2005.
- GRANICHSTAEDTEN-CZERVA, Rudolf von, Josef, MENTSCHL, Gustav, OTRUBA, *Altösterreichische Unternehmer. 110 Lebensbilder*, Wien 1969.
- GRÖGER, Roman Hans, *Die unvollendeten Stadtbahnen. Wiener Schnellverkehrsprojekte aus den Akten des Österreichischen Staatsarchivs*, Innsbruck/Wien/Bozen 2010.
- HABERFELLNER, Wernfried, Walter, SCHROEDER, *Wiener-Neustädter Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.*, Graz 1993.
- HASSLER, Uta, Niklaus, KOHLER, *Das Verschwinden der Bauten des Industriezeitalters. Lebenszyklen industrieller Baubestände und Methoden transdisziplinärer Forschung*, Tübingen/Berlin 2004.
- HAVELKA, Hans, *Die Simmeringer Heide – erster Wiener Flugplatz. Vom Weideland zum Industrie- und Wohngebiet*, Wien 1969.



- HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911.
- KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980.
- KEIMEL, Reinhard, *Luftfahrzeugbau in Österreich. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Oberhaching 2003.
- KOMLOSY, Andrea, *Barocke Inszenierungen*, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011.
- KRETSCHMER, Helmut, *Aus der Geschichte des Flugwesens in Wien. Kleinausstellung des Wiener Stadt- und Landesarchivs*, Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 1, Wien 1991.
- KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912*, Fischamend 2019.
- LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich*, Wien 1982.
- LENOTTI, Wolfram, *Schreiben für's Fliegen. 40 Jahre „austroflug“: 200 Jahre Luftfahrtpublizistik in Österreich*, Wien 1991.
- LOCHNER, Wolfgang, *Fliegen. Das grosse Abenteuer der Menschheit. Kulturgeschichte – Wissenschaft – Technik – Motor und Segelflugsport*, München 1970.
- MARSCHIK, Matthias, *Heldenbilder. Kulturgeschichte der österreichischen Aviatik*, Münster/Hamburg/London 2002.
- MELICHAR, Adalbert, *Bomben, Polenta & bessere Zeiten. Fischamend in der Nachkriegszeit*, Band 1, in: *Fischamender Fotogeschichte(n)*, Fischamend 1989.
- MELICHAR, Adalbert, *Pendler, Baraber und die Geschäftsleute. Fischamend in der Nachkriegszeit*, Band 2, in: *Fischamender Fotogeschichte(n)*, Fischamend 1990.
- MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Wie es früher einmal war*, Fischamend 1997.
- MELICHAR, Adalbert, *Luftfabren unterm Doppeladler. Ballonfabrer, Luftschiffer und Aviatiker. Die k.u.k. Militär-aeronautische Zentralanstalt Fischamend und ihre bewegte Geschichte ab dem Jahre 1909*, Fischamend 2009.

- MELICHAR, Adalbert, Fischamend. *Wo die alte Zeit noch lebt. Alte Bauwerke-Magische Orte-Historische Plätze, Stadtgeschichte auf Schritt und Tritt*, Fischamend, 2017.
- MELICHAR, Adalbert, Fischamend. *Geliebte Stadt – gelebte Zeit. Erlebtes & Erzähltes*, Fischamend 2019.
- OVIDIUS NASO, Publius, Erich, RÖSCH, *Metamorphosen*, 3. Auflage, München/Zürich, 1994.
- REISINGER, Rupert, *Und sie flogen doch. Die Polizeiflugzeuge Deutschösterreichs 1918/1919 und der Ersten Republik Österreich 1919-1938*, in: *Österreichische Militärgeschichte* 2005, Folge 9, Wien 2005.
- RENZ, Kerstin, *Industriearchitektur im frühen 20. Jahrhundert. Das Büro von Philipp Jakob Manz*, München 2005.
- SANTIFALLER, Leo et al., *Österreichisches Bibliographisches Lexikon 1815-1950*, Band 2, Graz/Köln 1959.
- SCHAUSBERGER, Norbert, *Rüstung in Österreich 1938-1945. Eine Studie über die Wechselwirkung von Wirtschaft, Politik und Kriegsführung*, Wien 1970.
- SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014.
- SCHRAMPF, Luzia, *Hügelland & burgundische Eleganz*, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011.
- SCHWARZ, Ernst Johann, „Wenn du langsam genug gehst, kommt die Seele mit!“, in: WALDSTEIN, Mella, *Das Industrieviertel: Am Puls der Zeiten*, Weitra 2011.
- STADLER, Gerhard, *Das industrielle Erbe Niederösterreichs. Geschichte, Technik, Architektur*, Wien/Köln/Weimar 2006.
- STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017.
- STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikszeitalter 1873-1918*, Band 2, Wien/München 1985.
- STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikszeitalter 1918-1938*, Band 3, Wien/München 1986.
- WALDSTEIN, Mella et al., *Niederösterreich. Eine Spurensuche*, Wien 2017.

WANNASEK, Julia, Irene JAMMERNEGG, Thomas Leo GSTREIN, *Kommunales Energiekonzept für die Stadtgemeinde Fischamend. Endbericht*, Bruck/Leitha 2011.

WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Band 1, Wien/Köln/Graz 1984.

WEINZIERL, Herbert Franz, *Nachantike Siedlungsentwicklung am römischen Limes in Österreich*, Wien 2018.

WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfahrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfahrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970.

## VERTRÄGE, CHARTEN UND LEITLINIEN

DVORAK, Max, *Katechismus der Denkmalpflege*, 2. Auflage, Wien 1918.

ICOMOS, Charta von Venedig, Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles, Venedig 1964 (in der Fassung von 1989).

KIESOW, Gottfried, *Einführung in die Denkmalpflege*, Darmstadt 1989, S. 48-49.

RIEGL, Alois, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien/Leipzig 1903.

Staatsvertrag von Saint-Germain-en-Laye vom 10. September 1919. V. Teil, Abschnitt III. Bestimmungen über militärische und Seeluftfahrt, Artikel 144 und Artikel 147. in: Rechtsinformationssystem des Bundes, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10000044> [05.03.2023]

## ZEITUNGSARTIKEL

Autor unb., Wienerisches Diarium, Nr. 609, Ausgabe 05.06.1709, Wien.

GUGITZ, Gustav, *Denkwürdigkeiten aus Altösterreich*, in: Neue Freie Presse, Nr.18.560, Ausgabe 23.04.1916, Wien.

KOHLER, Karl Felix, Neue Freie Presse, Nr. 16228, Ausgabe 24.10.1909, Wien.

LATSA, Karl, Prager Abendblatt, Nr. 239, Ausgabe 20.10.1893, Prag.

MAYER, Edmund, Wiener Sonn- und Montagszeitung, 47. Jahrgang, Nr. 28, Ausgabe 12.07.1909, Wien.

SCHAUSBERGER, Norbert, *Die Bedeutung Österreichs für die deutsche Rüstung während des Zweiten Weltkriegs*, in: SCHOTTELIUS, Herbert, Manfred, MESSERSCHMIDT [Hrsg.], *Militärgeschichtliche Mitteilungen (MGM)*, Nr. 11, 1972, Freiburg.

SILBERER, Viktor, Wiener Luftschiiffer-Zeitung, 8. Jahrgang, Nr. 23, Ausgabe 01.12.1909, Wien.

SWOBODA, Othmar, Bernhard, FUCHS, *Das interessante Blatt*, 8. Jahrgang, Nr. 26, Ausgabe 25.06.1914, Wien.

ZAHLHEIM, Karl von, JOSEF, Politzer, *Das Wienerblättchen*, Ausgabe 30.09.1783, Wien.

## ARCHIVQUELLEN

### ÖSTERREICHISCHES STAATSARCHIV (Nottendorfer Gasse 2, Wien, 1030)

#### ABTEILUNG KRIEGSARCHIV

AT-OeStA/KA KPS KS G I h, 170-60:

- o. Aktnr., Katastralkopie Fischamend, K.u.k. Militärbauabteilung des 2. Korps, Wien 19.07.1917

AT-OeStA/KA, Terr., GenKdo. Wien, NR, BauAbt. TR 35, II B/7 Fischamend (Schriftverkehr, Pläne):

- o. Aktnr., Linearskizze des Gaswerkes in Fischamend, K.u.k. Militärbauabteilung des 2. Korps, Wien 30.03.1916
- o. Aktnr., Adaptierungsplan der Objekte 102, 103, 105 und 108, Industrierwerke Fischamend, Fischamend April 1921

AT-OeStA/KA, ZSt., KM, HR, Akten, 9743 Abteilung 8/Bauwesen 2/4/21-2/8/10:

- Akt 8/HB 2-5/9-3, Luftfahrwerft FISCHAMEND, Wasserturmbau, Offertverhandlungsakt., Wien 14.12.1916
- Akt 8/HB 2-5/15, Fischamend Luftfahrarsenal, Versuchsabt. Errichtung eines Kanzleigebäudes, Wien 17.11.1916

#### ABTEILUNG ARCHIV DER REPUBLIK

AT-OeStA/AdR MaNS LA 1.12:

- o. Aktnr., Information über Fliegerangriff am 12.04.1944, Wien 13.04.1944.
- o. Aktnr., Schadensmeldung über den am 12.04.1944 erfolgten Angriff auf Fischamend, Wien 22.04.1944.

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 62:

- o. Aktnr., Übereinkommen zwischen Fischamender Werke und Metallwarenfabrik M. Bittner, o.O., o.J.
- o. Aktnr., Auskunft über Bittner A.G. an Kreditinstitut, Wien 29.10.1923
- o. Aktnr., Gründungsgeschichte der M. Bittner & Sohn A.G., o.O., o.J.

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 63:

- o. Aktnr., Auskunftspost betreffend Feinmechanikerwerk im Industrierwerk Fischamend, Wien Jänner 1922
- o. Aktnr., Satzungen der Fischamender Werke, gemeinwirtschaftliche Anstalt, o.O., o.J.

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 65:

- o. Aktnr., Bestandsaufnahme Objekt 210 Fischamender Werke G.A., o.O., 10.06.1930
- Akt 57922, Detaillierte Kostenberechnung über den Bau eines Mechaniker-Werkes der Luftfahrwerft in Fischamend, K.u.k. Bauleitung der Luftfahrtruppen in Wien, Wien 05.06.1916
- Akt 51839, Fischamender Werke, Gemeinwirtschaftl. Anstalt, Räumung des Objekts 210 durch M. Bittner A.G., o.O., o.J.

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 66:

- Akt 81326, Amtsveranlassung betreffend der Vermietung des Mechanikerwerkes Objekt 210 in Fischamend an die Syngala Ges.m.b.H., o.O., 22.12.1931

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 67:

- Akt 35852, Arealsteuer für Fischamender Werke G.A. pro 1932; Abschreibung, o.O., 12.07.1932

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Dept 17 Departement 23/Staatsbetriebe 1918-1938, Karton Nr. 70:

- Akt 33372, Revision der durch das Credit-Institut und das Dorotheum besorgten Verwertung und Verwaltung und Vermögens der ehemaligen Fischamender Werke G.A., o.O., o.J.

AT-OeStA/AdR BMF 1Rep Hauptanstalt für Sachdemobilisierung, Karton Nr. 151:

- o. Aktnr., Planunterlagen Fischamender Werke Objekt 210, Wien Juni 1930.



## ABTEILUNG FINANZ- UND HOFKAMMERARCHIV

AT-OeSTA/FHKA SUS KS, N-635:

o. Aktnr., Planunterlagen Mechanikerwerk Objekt 210, o.O., 15.08.1922

## ARCHIV STADTGEMEINDE FISCHAMEND

(Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401)

### URKUNDEN:

Originalurkunde des niederösterreichischen Landtags zur Erhebung der Marktgemeinde Fischamend zur Stadtgemeinde, verliehen und gesiegelt im Niederösterreichischen Landhaus in St. Pölten am 16.04.1988 durch den Landtag Niederösterreich, in: Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Rathaus Fischamend, Gregerstraße 1, Fischamend, 2401.

### BAUAKT NR. 382:

Gebäudeschnitt A-B, o.O., 19.07.1923

Gebäudeschnitt C-D, o.O., 19.07.1923

Grundrisspläne, o.O., 19.07.1923

Grundbuchsauszug, Schwechat 14.04.1967

Lokalausweis Objekt 210, Fischamend 04.12.1995

### BAUAKT NR. 1349:

Schadensbewertung Sturmschäden Kyrill, o.O., Jänner 2007

Bauanzeige für Abbruch, Wien 15.12.1998

Ansuchen um Baubewilligung, Wien 01.12.1998

Niederschrift Bauverhandlung, Fischamend 15.12.1998

Baubewilligungsbescheid, Fischamend 12.01.1999

## ARCHIV HEIMATMUSEUM FISCHAMEND

(Hauptplatz, Stadtturm, Fischamend, 2401)

o. Aktnr., Lageplan über die Objekte der Fliegerwerft in Fischamend, Gebäudeverwaltung in Fischamend, Fischamend November 1919

## ARCHIV WASSERWERK FISCHAMEND (Am Damm 10, Fischamend, 2401)

o. Aktnr., Wasserturm Horizontalschnitte und Vertikalschnitt, A. PORR GmbH, Wien März 1917

o. Aktnr., Situation der Rohrleitung Luftfahr-Werft, Technisches Büro C. Korte & Co., Wien November 1916

o. Aktnr., Situation der Rohrleitung Katasterplan, Technisches Büro C. Korte & Co., Wien 29.06.1916

## ARCHIV INTERESSENGEMEINSCHAFT LUFTFAHRT FISCHAMEND (Donauarmstraße 20, Fischamend, 2401)

o. Aktnr., Grundrisspläne des Feinmechanikerwerks in Fischamend, K.u.k. Bauabteilung der Luftfahrtruppen, Wien Februar 1916

## ARCHIV NIEDERÖSTERREICHISCHES BUNDESDENKMALAMT

(Donauarmstraße 20, Fischamend, 2401)

Akt 38979, Aeronautische Anstalt Flugfeld Fischamend, 2401:

- Einreichplan Neugestaltung Fassade Nord Erdgeschoss, o.O., 12.12.2005
- Bau- und Möbeltischlerei Kostenvoranschlag, Wien 18.09.2013
- Rechnung Tischlerei für Kastenfenster, Wien 10.12.2007
- Förderungsansuchen an das Bundesdenkmalamt, Wien 09.10.2014
- Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 05.02.2001
- Statisches Gutachten zum Fabriksgebäude Fischamend der Ziviltechniker Zeissel + Partner, Wien 31.10.2000
- Information über Abbruchbewilligung, Wien 08.02.2000
- Unterschutzstellungsantrag, Wien 09.02.2000
- Denkmalbescheid zur Unterschutzstellung des Fabriksgebäude in Fischamend per Bescheid des Bundesdenkmalamts, Wien 10.02.2000
- Vorstellung gegen Bescheid, Wien 24.02.2000
- Protokoll zum Lokalausweis am 24.03.2000, Wien 18.05.2000
- Antrag auf Aufhebung, Wien 31.10.2000
- Berufung gegen Denkmalbescheid, Wien 19.02.2001
- Vorlage Unterlagen an Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur, Wien 01.03.2001
- Ansuchen um Übermittlung Fotodokumentation, Wien 09.04.2001
- Zurückziehung Berufung, Wien 06.08.2001

## INFORMATIONSTAFELN

Informationstafeln im Fischamender Ortsgebiet, Umsetzung durch Verein Stadtmuseen Fischamend und Land Niederösterreich, Fischamend, 2401.

## INTERNETQUELLEN

- Homepage Architekturzentrum Wien, Architektenlexikon Wien 1770-1945, Siegfried Theiss, URL: <http://www.architektenlexikon.at/de/641.htm> [28.02.2023].
- Homepage Austro Daimler, Chronik der österreichischen Daimler Motoren Gesellschaft, URL: <https://www.austrodaimler.at/firmengeschichte/> [09.04.2023].
- Homepage Blauarbeit, Sheddach: hell und modern mit industriellem Charme, URL: <https://ratgeber.blauarbeit.de/dach/sheddach> [03.04.2023].
- Homepage Brandenburgische Technische Universität, Bauen mit Beton und Eile. Industriebau im Ersten Weltkrieg, URL: <https://www.b-tu.de/news/artikel/9029-bauen-mit-beton-und-eile-industriebau-im-ersten-weltkrieg> [18.05.2023].
- Homepage Bundesdenkmalamt, Denkmalliste des Niederösterreichischen Bundesdenkmalamts, Unbewegliche und archäologische Denkmale unter Denkmalschutz, Stand 29.06.2022, URL: <https://www.bda.gv.at/service/denkmalverzeichnis/denkmalliste-gemaess-3-dmsg.html> [24.02.2023].
- Homepage Bundesdenkmalamt, Kriterienkatalog zur Unterschutzstellung, URL: <https://www.bda.gv.at/themen/unterschutzstellung/kriterienkatalog.html> [15.04.2023].
- Homepage Deutsche Bauzeitschrift, Albert Kahn. Industriearchitekt, Werk und Lebensbericht, verfasst von Prof. Dr. Miron Mislin am 22.01.2018 in Berlin, URL: [https://www.dbz.de/news/dbz\\_Albert\\_Kahn\\_Industriearchitekt\\_Ein\\_Werk-\\_und\\_Lebensbericht\\_anlaesslich-1550780.html](https://www.dbz.de/news/dbz_Albert_Kahn_Industriearchitekt_Ein_Werk-_und_Lebensbericht_anlaesslich-1550780.html) [09.04.2023].
- Homepage Heyl, Historie, URL: <https://www.hey1-berlin.de/firmenportrait/> [05.04.2023].
- Homepage Luftlinie/Entfernungsrechner, Entfernung Arsenal/Heeresgeschichtliches Museum Wien bis zum ehemaligen Flugfeld Fischamend, URL: <https://www.luftlinie.org/> [23.02.2023].
- Homepage Nationalpark Donauauen, Wissen. Zahlen, Daten, Fakten, URL: <https://www.donauauen.at/wissen/zahlen-daten-fakten> [07.02.2023].
- Homepage Österreichische Bundesbahnen, Fahrplan Linie 907, URL: [https://www.oebb.at/de/dam/jcr:f51bb135-a368-4fd2-a3c0-b3688d799aa3/907\\_23.pdf](https://www.oebb.at/de/dam/jcr:f51bb135-a368-4fd2-a3c0-b3688d799aa3/907_23.pdf) [18.04.2023].

Homepage Statistik Austria, Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung 2002-2021. Fischamend, URL: <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30730> [18.01.2023].

Homepage Statistik Austria, Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. Fischamend, Stand 31.12.2020, URL: <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30730> [07.02.2023].

Homepage Stadtgemeinde Fischamend, Ortschronik, URL: [http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum\\_Fischamend/Wissenswertes\\_der\\_Gemeinde/Ortschronik](http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum_Fischamend/Wissenswertes_der_Gemeinde/Ortschronik) [08.02.2023].

Homepage Stadtgemeinde Fischamend, Zahlen und Fakten, URL: [http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum\\_Fischamend/Wissenswertes\\_der\\_Gemeinde/Zahlen\\_und\\_Fakten](http://www.fischamend.gv.at/Lebensraum_Fischamend/Wissenswertes_der_Gemeinde/Zahlen_und_Fakten) [26.01.2023].

Homepage Topographic-Map, Topografische Karte Niederösterreich, URL: <https://de-at.topographic-map.com/map-mj3nh/Nieder%C3%B6sterreich/?center=48.11603%2C16.61377&zoom=14> [28.02.2023].

Homepage Verkehrsbund Ost-Region, Linienfahrplan Fischamend, URL: <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/linienfahrplan> [18.04.2023].

Homepage Wikipedia, Bartholomeo de Gusmao, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bartolomeu\\_de\\_Gusmao](https://de.wikipedia.org/wiki/Bartolomeu_de_Gusmao) [16.01.2023].

Homepage Wikipedia, Heimatstil, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Heimatstil> [27.02.2023].



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Sämtliche Aufnahmen und Darstellungen ohne Quellenangaben wurden von der Verfasserin selbst aufgenommen bzw. erstellt.

- Abb. 1: Historische Aufnahme des ehemaligen Mechanikerwerks am Flugfeld [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 2: Ostfront des ehemaligen Mechanikerwerks  
Abb. 3: Historische Luftaufnahme des Fischamender Ortskerns [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 4: Verortung Vindobona, Äquinocium und Carnuntum  
[Homepage Wikipedia, Vindobona, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Vindobona> (20.09.2023)]  
Abb. 5: Fischamend im 18. Jahrhundert [Josephinische Landesaufnahme, Österreich unter der Enns (1773–1781);  
(c) [Österreichisches Staatsarchiv]; Kauf bei Arcanum, URL: <https://maps.arcanum.com/de/> (20.09.2023)]  
Abb. 6: Luftaufnahme Historischer Ortskern [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 7: Luftaufnahme Historischer Ortskern [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 8: Teilgebiete Niederösterreichs M 1:2.000.000  
Abb. 9: Raxgebirge  
Abb. 10: Leithagebirge  
Abb. 11: Weinbaugebiet Carnuntum  
Abb. 12: Feldlandschaft Fischamend Umgebung  
Abb. 13: Feldlandschaft Fischamend Umgebung  
Abb. 14: Randurbanität Fischamend Umgebung  
Abb. 15: Randurbanität Fischamend Umgebung  
Abb. 16: A4-Ostautobahn beim Flughafen  
Abb. 17: OMV Raffinerie Schwechat  
Abb. 18: Flussläufe im Industrieviertel M 1:1.000.000  
Abb. 19: Ehemalige Papierfabrik in Kleinneusiedl  
Abb. 20: Ehemalige Papierfabrik in Kleinneusiedl  
Abb. 21: Ehemalige Papierfabrik in Kleinneusiedl  
Abb. 22: Acht Fischamender Mühlen [Franziseische Landesaufnahme, Österreich ob und unter der Enns  
(1809-1818); (c) [Österreichisches Staatsarchiv] Kauf bei Arcanum, URL: <https://maps.arcanum.com/de/>  
(20.09.2023)]  
Abb. 23: Sieben Donauschiffsmühlen [MOLFENTER, Eberhard, *Fischamend. Ein Heimatbuch*, Wien 1964, S. 46.]

- Abb. 24: Heutiger Getreideplatz  
Abb. 25: Historische Aufnahme der Tabor-Mühle [MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Geliebte Stadt – gelebte  
Zeit. Erlebtes & Erzähltes*, Fischamend 2019, S. 26.]  
Abb. 26: Relikte der ehemaligen Tabor-Mühle  
Abb. 27: Relikte der ehemaligen Tabor-Mühle  
Abb. 28: Historische Aufnahme der Schmidt-Mühle [MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Geliebte Stadt – gelebte  
Zeit. Erlebtes & Erzähltes*, Fischamend 2019, S. 24.]  
Abb. 29: Relikte der ehemaligen Schmidt-Mühle  
Abb. 30: Reaktiviertes Kleinkraftwerk  
Abb. 31: Fischamender Winterhafen [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 32: Baubeginn der Anlage um 1909/1910 [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 33: Baubeginn der Anlage um 1909/1910 [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 34: Luftbild der Fischamender Anlage [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 35: Anbindung durch Autobahn und Zuglinie M 1:1.000.000  
Abb. 36: Kleine Au  
Abb. 37: Nationalpark Donauauen  
Abb. 38: Fischamender Natur- und Erholungsraum M 1:15.000  
Abb. 39: Fischamender Ortsstruktur und Nutzungsverteilung M 1:15.000  
Abb. 40: Historische Aufnahme: „Vier-Wirten-Kreuzung“ mit Blick zum Stadtturm  
[Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 41: Aktuelle Aufnahme: „Vier-Wirten-Kreuzung“ mit Blick zum Stadtturm  
Abb. 42: Historische Aufnahme: Durchfahrt Fischaturm mit Blick zur „Vier-Wirten Kreuzung“  
[Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 43: Aktuelle Aufnahme: Durchfahrt Fischaturm mit Blick zur „Vier-Wirten Kreuzung“  
Abb. 44: Historische Aufnahme: Durchfahrt Fischaturm von der Marktseite [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 45: Aktuelle Aufnahme: Durchfahrt Fischaturm von der Marktseite  
Abb. 46: Historische Aufnahme: Blick von der Fischabrücke ins Dorf [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 47: Aktuelle Aufnahme: Blick von der Fischabrücke ins Dorf  
Abb. 48: Historische Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 49: Aktuelle Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend  
Abb. 50: Historische Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]

- Abb. 51: Aktuelle Aufnahme: Örtlicher Bahnhof Fischamend
- Abb. 52: Historische Aufnahme: Marktkirche Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 53: Aktuelle Aufnahme: Marktkirche Fischamend
- Abb. 54: Historische Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 55: Aktuelle Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz
- Abb. 56: Historische Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 57: Aktuelle Aufnahme: Blick von der Gregerstraße zum Hauptplatz
- Abb. 58: Historische Aufnahme: Blick von der Hainburgerstraße zur Marktkirche [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 59: Aktuelle Aufnahme: Blick von der Hainburgerstraße zur Marktkirche
- Abb. 60: Historische Aufnahme: Feuerwehrhaus im Dorf [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 61: Aktuelle Aufnahme: Feuerwehrhaus im Dorf
- Abb. 62: Historische Aufnahme: Blick zum Fischaturm von der Dorfseite [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 63: Aktuelle Aufnahme: Blick zum Fischaturm von der Dorfseite
- Abb. 64: Erstmalige flugtechnische Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot am 25. Juli 1909 [Homepage Spiegel Geschichte, Luftfahrtgeschichte. Erst Underdog, dann Überflieger, URL: <https://www.spiegel.de/fotostrecke/luftfahrtgeschichte-fotostrecke-108247.html> (06.09.2023)]
- Abb. 65: Dädalus und Ikarus [Homepage Wikipedia, Ikarus, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ikarus> (06.09.2023)]
- Abb. 66: Skizze einer Flügelprobe [WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfabrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfabrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 43.]
- Abb. 67: Skizze Rumpferüst [WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfabrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfabrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 44.]
- Abb. 68: Skizze Fallschirm [WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfabrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfabrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 46.]
- Abb. 69: Skizze Hubschraube [WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfabrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfabrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 46.]
- Abb. 70: „De motu animalium“ [Homepage Österreichische Nationalbibliothek, De motu animalium, Titelblatt, URL: [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ185346305](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ185346305) (06.09.2023)]
- Abb. 71: Passarola von Gusmao [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfabrt in Österreich*, Wien 1982, S. 6.]
- Abb. 72: Erstflug des Ballontyps „Montgolfière“ [TANUS, Vorname unb., *Die Luftschiffahrt und was man von ihrer Geschichte wissen muß*, in: Die junge Welt, Band 5, Wien 1911, S. 11.]

- Abb. 73: Ballon des Bautyps „Charlière“ [WISSMANN, Gerhard, *Geschichte der Luftfabrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfabrttechnik*, 3. Auflage, Berlin 1970, S. 85.]
- Abb. 74: Aufstieg von Stuver im Prater [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfabrt in Österreich*, Wien 1982, S. 10.]
- Abb. 75: Aufstieg von Blanchard in Wien [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 9.]
- Abb. 76: Degen's Schlagflügelapparat [Homepage On Verticality, Jakob Degen's Flugmaschine, URL: <https://www.onverticality.com/blog/jakob-degen-flugmaschine> (06.09.2023)]
- Abb. 77: Luftangriff auf Venedig 1849 [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfabrt in Österreich*, Wien 1982, S. 12.]
- Abb. 78: Porträt Viktor Silberer [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfabrt in Österreich*, Wien 1982, S. 14.]
- Abb. 79: Startplatz im Prater [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 14.]
- Abb. 80: Erste Ballonfotografie [HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911, S. 399.]
- Abb. 81: Porträt Wilhelm Kreß [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfabrt in Österreich*, Wien 1982, S. 20.]
- Abb. 82: Kreß' erste freifliegende Flugmaschine [STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikzeitalter 1873-1918*, Band 2, Wien/München 1985, S. 103.]
- Abb. 83: Kreß' „Captif-Schraube“ [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 68.]
- Abb. 84: Porträt David Schwarz [Homepage Wikipedia, David Schwarz, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/David\\_Schwarz](https://de.wikipedia.org/wiki/David_Schwarz) (06.09.2023)]
- Abb. 85: Schwarz' „starres“ Ganzmetallluftschiff [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 44.]
- Abb. 86: Skizze des „starren“ Ganzmetallluftschiffs [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 56.]
- Abb. 87: „Estaric I“ Prall-Luftschiff [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfabrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 46.]
- Abb. 88: Lilienthals' „Fliegeberg“ [HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911, S. 225.]
- Abb. 89: Entwurf Gleitflieger [HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911, S. 223.]

- Abb. 90: Gleitflieger [HILDEBRANDT, Alfred, *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung*, Berlin/München/Boston 1911, S. 224.]
- Abb. 91: Erstflug von Wels im Jahr 1906 [LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich*, Wien 1982, S. 24.]
- Abb. 92: „Praterspatz“ [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 156.]
- Abb. 93: „Etrich-Taube“ [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 157.]
- Abb. 94: „Etrich-Taube“ [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 93.]
- Abb. 95: Motorflug von Blériot in Wien im Jahr 1909 [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 89.]
- Abb. 96: Daimler-Motor  
[LENOTTI, Wolfram, *Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich*, Wien 1982, S. 25.]
- Abb. 97: Entwurf Lohner Pfeilflieger [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 181.]
- Abb. 98: Lohner Pfeilflieger [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 180.]
- Abb. 99: Lohner Pfeilflieger [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 182.]
- Abb. 100: Illustration des ersten Militäraeronautischen Kurses von Viktor Silberer  
[KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912*, Fischamend 2019, S. 220.]
- Abb. 101: Silberers' Startplatz [KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912*, Fischamend 2019, S. 218.]
- Abb. 102: Porträt Franz Hinterstoisser  
[KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912*, Fischamend 2019, S. 11.]
- Abb. 103: Verortung der Militäraeronautischen Anstalt neben dem Wiener Arsenal  
[KUSTAN, Alexander, Reinhard RINGL, *Franz Hinterstoisser. Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung 1897-1903 und 1907-1912, Fischamend 2019*, S. 23.]
- Abb. 104: Ballonhalle des Wiener Arsenal [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 58.]
- Abb. 105: Areal des Wiener Arsenal [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 34.]

- Abb. 106: Aufstieg des ersten Militärballons 1893 [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980, S. 32.]
- Abb. 107: Luftaufnahme der Militäraeronautischen Anstalt in Fischamend mit dahinterliegendem historischem Ortskern [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 108: Porträt Bürgermeister August Schütz [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 109: Südöstlicher Ortsrand Fischamends vor dem Bau der Anlage  
[STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 57.]
- Abb. 110: Ballonübung in Fischamend im Jahr 1909  
[STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 56.]
- Abb. 111: Ballonübung in Fischamend im Jahr 1909  
[STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militäraeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 56.]
- Abb. 112: Gaswerk im Bau [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 113: Gaswerk im Betrieb [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 114: Ehemalige Hofanlage Schwarzott
- Abb. 115: Historische Aufnahme der Batthyany- und Gregermühle [LORENZ, Franz et al., *Festschrift 1909-2009. 100 Jahre Luftfahrt in Fischamend*, Fischamend 2009, S. 16.]
- Abb. 116: Zielfahrt von Wien nach Fischamend am 14. Juli 1909 [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 117: Eröffnungsfeier der Körtinghalle [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 118: Holzfachwerkgerippe als Tragkonstruktion [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 119: Hallentürme [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 120: Körtinghalle Grundriss [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Kriegsarchiv]
- Abb. 121: Körtinghalle Schnitt [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Kriegsarchiv]
- Abb. 122: Historische Aufnahme der Körtinghalle [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 123: Historische Aufnahme der Körtinghalle [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 124: Historische Aufnahme der Wohnkasernen [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 125: Wohnkasernen Grundriss [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Archiv der Republik]
- Abb. 126: Historische Aufnahme Offizierswohnhaus  
[MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Wie es früher einmal war*, Fischamend 1997, S. 111.]
- Abb. 127: Historische Aufnahme Offizierscasino [Archiv Heimatmuseum Fischamend]



- Abb. 128: Feierlichkeiten im Offizierscasino [MELICHAR, Adalbert, *Luftfabren unterm Doppeladler. Ballonfabrer, Luftschiffer und Aviatiker. Die k.u.k. Militär-aeronautische Zentralanstalt Fischamend und ihre bewegte Geschichte ab dem Jahre 1909*, Fischamend 2009, S. 73.]
- Abb. 129: Stagl-Mannsbarth-Halle Grundriss [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Kriegsarchiv]
- Abb. 130: Stagl-Mannsbarth-Halle Schnitt [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Kriegsarchiv]
- Abb. 131: Hölzerne Fachwerkskonstruktion der Staglhalle  
[STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 68.]
- Abb. 132: Stützenfreier Innenraum der Staglhalle [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 71.]
- Abb. 133: Historische Aufnahme der Staglhalle [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 70.]
- Abb. 134: Historische Aufnahme des Wasserturms [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 135: Zentralgebäude der Anlage [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 136: Bahnstation neben der Zentrale [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 137: Flugzeugwerkstätte [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 138: Motorenwerk [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 139: Gesamtbild der Militär-aeronautischen Anlage im Jahr 1916 [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 70.]
- Abb. 140: Prallluftschiff Parseval in Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 141: Plandarstellung Prallluftschiff Parseval [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 56.]
- Abb. 142: Prallluftschiff Lebaudy über Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 143: Prallluftschiff Lebaudy über Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 144: Prallluftschiff Körting in Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 145: Plandarstellung Prallluftschiff Körting [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 56.]
- Abb. 146: Flugzeugtyp „Farman HF-20“ [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 304.]
- Abb. 147: Überreste der Flugkörper an der Absturzstelle  
[STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 161.]

- Abb. 148: Überreste des Flugzeugs [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 161.]
- Abb. 149: Verortung des Unglückorts [STER, Rudolf, Reinhard RINGL, *Die k.u.k. Militär-aeronautische Anstalt Fischamend. Die große Zeit der k.u.k. Luftschiffe 1908-1914*, Band 1, Fohnsdorf 2017, S. 192.]
- Abb. 150: „Stagl-Mannsbarth“-Luftschiff [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 151: „Boemches“-Luftschiff [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 152: Etrich A-I Taube in Fischamend [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 302.]
- Abb. 153: Etrich A-II Taube in Fischamend [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 303.]
- Abb. 154: Lohner B-I Flugzeug [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 346.]
- Abb. 155: Lohner B-II Flugzeug [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 347.]
- Abb. 156: Hansa-Brandenburg B-I Flugzeug [KEIMEL, Reinhard, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfabrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Wien 1980. S. 320.]
- Abb. 157: Tragflächenbau [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 158: Tragflächenbespannung [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 159: Feinmetallarbeiten [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 160: Großarbeiten in der Montagehalle [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 161: Formenentwicklung für Propellerelemente [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 162: Propellerbearbeitung auf den Werkbänken [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 163: Originalhistorischer Lageplan der damaligen Militär-aeronautischen Anlage aus dem Jahr 1919 [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 164: Zerstörung/Abtransport durch Alliierte [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 165: Zerstörung/Abtransport durch Alliierte [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 166: Zerstörung/Abtransport durch Alliierte [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 167: Japanische Delegation in Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 168: Piloten der Polizeiflugstaffel Fischamend [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 169: „Aviatik Berg D-I“ der örtlichen Polizei [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 170: Flugzeuge des ö. Bundesheers im Jahr 1936  
[STERK, Harald, *Industriekultur in Österreich. Der Wandel in Architektur, Kunst und Gesellschaft im Fabrikszeitalter 1918-1938*, Band 3, Wien/München 1986, S. 81.]

- Abb. 171: Werk III zu Beginn um 1939/1940 [HABERFELLNER, Wernfried, Walter, SCHROEDER, *Wiener-Neustädter Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.*, Graz 1993, S. 161.]
- Abb. 172: Fertigung von Bf 109 Flächen im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 133.]
- Abb. 173: Tragflächenfertigung im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 134.]
- Abb. 174: Bahnverladung der Tragflächen im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 137.]
- Abb. 175: Kleinteilfertigung im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 139.]
- Abb. 176: Flugzeugreparatur im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 141.]
- Abb. 177: Versandfertige Tragflächen im Werk III [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 142.]
- Abb. 178: Werk III mit nahendem Kriegsende um 1944 [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 40.]
- Abb. 179: Bombardement am 12.04.1944 [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 44.]
- Abb. 180: Bombardement am 12.04.1944 [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 66.]
- Abb. 181: Bombardement am 12.04.1944 [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 154.]
- Abb. 182: Ausmaß der Zerstörung im Ortsgebiet von Fischamend [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 74.]
- Abb. 183: Zerbombtes Rathaus [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 184: Ausmaß der Zerstörung Fischamends [SCHIRER, Renato, *Als sich die Sonne verbarg. Fischamend im Luftkrieg 1944-1945*, Fischamend 2014, S. 169.]
- Abb. 185: Ausmaß der Zerstörung Fischamends [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 186: Internationaler Flughafen Wien-Schwechat in Sichtweite vom Ortsgebiet Fischamend
- Abb. 187: Zerbombte Wohnkaserne Nr. 102 [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 188: Heutige Wohnhausanlage Dr. Karl Renner-Straße
- Abb. 189: Beschädigtes Offizierswohngebäude [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 190: Heutige Wohnhausanlage Smolekstraße
- Abb. 191: Ehemaliges Offizierscasino [Archiv Heimatmuseum Fischamend]

- Abb. 192: Heutiges Volksheim
- Abb. 193: Ehemaliges Wasserwerk am Damm [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 194: Heutiges Wasserwerk am Damm
- Abb. 195: Wasserturm damals [MELICHAR, Adalbert, *Fischamend. Wo die alte Zeit noch lebt. Alte Bauwerke-Magische Orte-Historische Plätze, Stadtgeschichte auf Schritt und Tritt*, Fischamend, 2017, S. 18.]
- Abb. 196: Wasserturm heute
- Abb. 197: Werksgebäude Nr. 210 zu damaliger Zeit [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 198: Ehemaliges Mechanikerwerk heute
- Abb. 199: Das Werksgebäude Nr. 210 (mittig) neben dem Kanzleigebäude (links) [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 200: Historische Aufnahme der Werksanlage Nr. 210 am Flugfeld [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 201: Luftaufnahme aus den Wintermonaten 1916/1917 [Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend]
- Abb. 202: Verortung des Objekts im Hinblick auf die ehemalige Flugzeugfabrik Fischamends M 1:20.000
- Abb. 203: Historische Aufnahme der dreigeschossigen Massivkonstruktion am Flugfeld [Homepage Filmlocations, Atelier #1, URL: [https://www.filmlocations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=\[%22atelier%22\]&subject=\(06.09.2023\)](https://www.filmlocations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=[%22atelier%22]&subject=(06.09.2023))]
- Abb. 204: Historischer Kellergrundrissplan [Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Finanz- und Hofkammerarchiv]
- Abb. 205: Historischer Schnitt mit Dachaufbauten und Neigungsangaben [Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Bauakt Nr. 1349]
- Abb. 206: Fotografische Dokumentation der Sturmschäden [Archiv Stadtgemeinde Fischamend, Bauakt Nr. 1349]
- Abb. 207: Ehemalige „Ateliersdachkonstruktion“ [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 208: Erhaltenes und instandgesetztes „Ateliersdach“ aus dem englischen Industriebau um 1900 [Homepage Architecture, Stubbs Mill by Sixtwo architects, photo credits: Jason Byrne, URL: <https://www.architecture.com/awards-and-competitions-landing-page/awards/riba-regional-awards/riba-north-west-award-winners/2017/stubbs-mill> (06.09.2023)]
- Abb. 209: Erhaltenes und instandgesetztes „Ateliersdach“ aus dem englischen Industriebau um 1900 [Homepage Architecture, Stubbs Mill by Sixtwo architects, photo credits: Jason Byrne, URL: <https://www.architecture.com/awards-and-competitions-landing-page/awards/riba-regional-awards/riba-north-west-award-winners/2017/stubbs-mill> (06.09.2023)]
- Abb. 210: Bauzeitliche Dachkonstruktion [Homepage Filmlocations, Atelier #1, URL: [https://www.filmlocations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=\[%22atelier%22\]&subject=\(06.09.2023\)](https://www.filmlocations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=[%22atelier%22]&subject=(06.09.2023))]

- Abb. 211: Spuren abgebrochener Zwischenwände  
Abb. 212: Neue Stütze (mittig im Bild)  
Abb. 213: Historische Teilung der Ostfassade [Archiv Heimatmuseum Fischamend]  
Abb. 214: Neue Fensteröffnung (mittig oben)  
Abb. 215: Vermauerte Fensteröffnungen (l. u. r.)  
Abb. 216: Neue Einfahrtstore (links im Bild)  
Abb. 217: Neue Kastenfenster an der Nordfassade (1. u. 2. OG)  
Abb. 218: Lageplan des Mechanikerwerks M 1:20.000 und M 1:4.000  
Abb. 219: Blick bis zum Flughafen und dahinter aufragendem Wienerwald  
Abb. 220: Südliche Feldlandschaft und Am Flugfeld  
Abb. 221: Östlich angrenzende Feldlandschaft  
Abb. 222: Südlich angrenzendes Betriebsgelände  
Abb. 223: Westlich angrenzendes Wohngebiet  
Abb. 224: Nordwestliches Eisentor als Zugang  
Abb. 225: Zentraler Haupteingang  
Abb. 226: Südliche Zutrittsmöglichkeit in desolatem Zustand  
Abb. 227: Üppig bewachsene Grünfläche nördlich des ehemaligen Mechanikerwerks  
Abb. 228: Üppig bewachsene Grünfläche nördlich des ehemaligen Mechanikerwerks  
Abb. 229: Gesamter Baukörper und tieferer Mittelrisalit  
Abb. 230: Obere Dachhaut  
Abb. 231: Erhaltene Giebelwände aus Ziegelmauerwerk und temporäre Eindeckung  
Abb. 232: Innenraumatmosphäre mit Giebeldach [Homepage Filmlocations, Atelier #1, URL: [https://www.film-locations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=\[%22atelier%22\]&subject=\(06.09.2023\)](https://www.film-locations.at/de/locations/niederosterreich/bruck-an-der-leitha/atelier-001?category=[%22atelier%22]&subject=(06.09.2023))]  
Abb. 233: Innenraumatmosphäre ohne Giebeldach  
Abb. 234: Ansicht Nord Bestand M 1:250  
Abb. 235: Ansicht West Bestand M 1:250  
Abb. 236: Ansicht Ost Bestand M 1:250  
Abb. 237: Ansicht Süd Bestand M 1:250  
Abb. 238: Sockelbetonmauerwerk

- Abb. 239: Gesimse und Lisenen als Fassadengliederung  
Abb. 240: Gesimse und Lisenen als Fassadengliederung  
Abb. 241: Stockwerkgesims umrahmt die Terrasse  
Abb. 242: Stockwerkgesims  
Abb. 243: Tragende Struktur und Deckenspannrichtung  
Abb. 244: Eisenbetonstützen mit Voutenausbildung  
Abb. 245: Einblick in Eisenbeton-Hohlkammerdecke  
Abb. 246: Oberkante Rohbetondecke  
Abb. 247: Grundriss Bestand Kellergeschoss M 1:500  
Abb. 248: Eingangsbereich und Aufzug  
Abb. 249: Durchlaufender Gangbereich  
Abb. 250: Westlicher Stiegenhauskern  
Abb. 251: Durchlaufender Kellergang  
Abb. 252: Grundriss Bestand Erdgeschoss M 1:200  
Abb. 253: Grundriss Bestand Obergeschoss M 1:200  
Abb. 254: Grundriss Bestand Dachgeschoss M 1:200  
Abb. 255: Großzügiger westlicher Hallenraum im Dachgeschoss  
Abb. 256: Große Fensteröffnungen  
Abb. 257: Östlicher Hallenraum mit Terrasse im Dachgeschoss  
Abb. 258: Neue „Kastenfenster“  
Abb. 259: Sockel aus Feinklinkerplattenpflaster  
Abb. 260: Naturgranittreppen und Eisengeländer  
Abb. 261: Sichtbare Rohwände und -decken  
Abb. 262: Bauzeitliche „Fassoneisenfenster“  
Abb. 263: Temporäre Holzrahmenkonstruktionen  
Abb. 264: Neue „Kastenfenster“  
Abb. 265: Bauzeitliche Holztüren  
Abb. 266: Temporäre Türelemente



- Abb. 267: Porträt Albert Kahn [Homepage Deutsche BauZeitschrift, Albert Kahn, Industriearchitekt, URL: [https://www.dbz.de/news/dbz\\_Albert\\_Kahn\\_Industriearchitekt\\_Ein\\_Werk-\\_und\\_Lebensbericht\\_anlaesslich-1550780.html](https://www.dbz.de/news/dbz_Albert_Kahn_Industriearchitekt_Ein_Werk-_und_Lebensbericht_anlaesslich-1550780.html) (06.09.2023)]
- Abb. 268: Planskizze der „Highland Park“ Automobilfabrik in Detroit [Homepage Deutsche BauZeitschrift, Albert Kahn, Industriearchitekt, URL: [https://www.dbz.de/news/dbz\\_Albert\\_Kahn\\_Industriearchitekt\\_Ein\\_Werk-\\_und\\_Lebensbericht\\_anlaesslich-1550780.html](https://www.dbz.de/news/dbz_Albert_Kahn_Industriearchitekt_Ein_Werk-_und_Lebensbericht_anlaesslich-1550780.html) (06.09.2023)]
- Abb. 269: Porträt Bruno Bauer [Homepage Architektenlexikon, Bruno Bauer, URL: <https://www.architektenlexikon.at/de/20.htm> (06.09.2023)]
- Abb. 270: Ehemalige Baumwollspinnerei in Teesdorf  
[Homepage altbauneu, Baumwollspinnerei Teesdorf, URL: <https://www.altbauneu.at/objekte-nieder%C3%B6sterreich/a-h/baumwollspinnerei-teesdorf/> (06.09.2023)]
- Abb. 271: Daimler-Motorfabrik in Wiener Neustadt [HABERFELLNER, Wernfried, Walter, SCHROEDER, *Wiener-Neustädter Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.*, Graz 1993, S. 45.]
- Abb. 272: Daimler-Motorfabrik in Wiener Neustadt [HABERFELLNER, Wernfried, Walter, SCHROEDER, *Wiener-Neustädter Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.*, Graz 1993, S. 44.]
- Abb. 273: Wiener Zuckerfabrik  
[WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Band 1, Wien/Köln/Graz 1984, S. 39.]
- Abb. 274: Wiener Waagen- und Maschinenfabrik  
[WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Band 1, Wien/Köln/Graz 1984, S. 129.]
- Abb. 275: Elektrizitätswerk  
[WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER, *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Band 1, Wien/Köln/Graz 1984, S. 275.]
- Abb. 276: Windkanal [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 277: „P.K.Z.“ Fesselhubschrauber [Archiv Heimatmuseum Fischamend]
- Abb. 278: Straßenbezeichnung und erklärende Beschilderung beim Objekt Nr. 210 als Reminiszenz
- Abb. 279: Informationstafel zum ehemaligen Industrierwerk in Fischamend
- Abb. 280: Flugtage in Fischamend im Jahr 2009  
[Homepage Austrian Wings, Historischer Flugtag in Fischamend (LOWF), URL: <https://www.austrianwings.info/2009/06/historischer-flugtag-in-fischamend-lowf/> (06.09.2023)]
- Abb. 281: Ansprechende Fassadengliederung
- Abb. 282: Ehemaliges Mechanikerwerk als „Landmark“ der Umgebung
- Abb. 283: Beeinträchtigung der Tragfähigkeit von Hohlkammerdecken infolge der Brandbelastung
- Abb. 284: Beeinträchtigung der Tragfähigkeit von Hohlkammerdecken infolge der Brandbelastung

- Abb. 285: Wasserschäden unter der Terrasse
- Abb. 286: Großzügige Werkshallen
- Abb. 287: Gleichmäßige Fassadengliederung
- Abb. 288: Bauzeitliche Eisensprossenfenster
- Abb. 289: Aktuelle und künftig mögliche Ballungsräume im Fischamender Ortsgebiet M 1:25.000
- Abb. 290: Lageplan und Stellplatzmöglichkeiten für das künftige „Haus der Begegnung“ M 1:1000
- Abb. 291: Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel M 1:25.000
- Abb. 292: Erschließungskonzept M 1:1000
- Abb. 293: Grundriss Dachgeschoss (Sanitärebereiche und Abstellraum) M 1:200
- Abb. 294: Raumprogramm M 1:200
- Abb. 295: Grundriss Erdgeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200
- Abb. 296: Grundriss Obergeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200
- Abb. 297: Grundriss Dachgeschoss (Konzept Gesamt) M 1:200
- Abb. 298: Grundriss Erdgeschoss (Detail Empfangshalle/Backoffice/Archiv) M 1:100
- Abb. 299: Grundriss Obergeschoss (Detail Ausstellung Luftfahrt) M 1:150
- Abb. 300: Grundriss Dachgeschoss (Detail Ausstellung Luftfahrt) M 1:150
- Abb. 301: Grundriss Obergeschoss (Detail Temporärausstellungen) M 1:150
- Abb. 302: Grundriss Erdgeschoss (Detail Künstlerwerkstätten) M 1:150
- Abb. 303: Grundriss Obergeschoss (Detail Büroräumlichkeiten) M 1:100
- Abb. 304: Grundriss Dachgeschoss (Detail Seminarräume) M 1:150
- Abb. 305: Grundriss Obergeschoss (Detail Seminarräume) M 1:150
- Abb. 306: Grundriss Erdgeschoss (Detail Sekretariat und Arbeitsplätze für Lehrende) M 1:150
- Abb. 307: Grundriss Dachgeschoss (Gastronomie/Eventlocation) M 1:100
- Abb. 308: Verunreinigungen und Schäden an den Putzoberflächen im Gebäude
- Abb. 309: Verunreinigungen und Schäden an den Putzoberflächen im Gebäude
- Abb. 310: Schnitt A-A M 1:200
- Abb. 311: Schnitt B-B M 1:200
- Abb. 312: Schnitt C-C M 1:200
- Abb. 313: Schnitt D-D M 1:200
- Abb. 314: Saniertes, bauzeitliches Türelement im Erdgeschoss

Abb. 315: Saniertes, bauzeitliches Türelement im Erdgeschoss

Abb. 316: Ansicht Süd M 1:200

Abb. 317: Ansicht Nord M 1:200

Abb. 318: Historisches Plandokument zeigt ursprüngliche Ausformulierung von Doppelfenstern  
[Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend]

Abb. 319: Neue Verkehrsfläche in der Van-Nelle Fabrik [AYÖN, Angel, Uta, POTTGIESSER, Nathaniel,  
RICHARDS, *Neue Fassaden im Bestand. Sanierungsstrategien für Klassiker der Moderne*, Basel 2019, S. 119.]

Abb. 320: Original- (l.) und Sekundärverglasung (r.) [AYÖN, Angel, Uta, POTTGIESSER, Nathaniel,  
RICHARDS, *Neue Fassaden im Bestand. Sanierungsstrategien für Klassiker der Moderne*, Basel 2019, S. 116.]

Abb. 321: Bauzeitliche und neue Kastenfenster

Abb. 322: Schnitt Satteldach A-A M 1:200

Abb. 323: Schnitt Satteldach D-D M 1:200

Abb. 324: Exemplarische Putzschäden an der Fassade

Abb. 325: Exemplarische Putzschäden an der Fassade

Abb. 326: Exemplarische Putzschäden an der Fassade

Abb. 327: Fehlendes Geländer

Abb. 328: Bauzeitliche Absturzsicherung und originalhistorische Beläge in den Stiegenhäusern

Abb. 329: Bauzeitliche Absturzsicherung und originalhistorische Beläge in den Stiegenhäusern

Abb. 330: Neue Erschließung im Museum für Luftfahrt

Abb. 331: Bestehender Aufzugsschacht

Abb. 332: Zugang zum Gelände mit Outdoorcafé und Spielplatz

Abb. 333: Empfangshalle der Museumseinrichtung mit Ticketverkauf, Bibliothek und Café

Abb. 334: Hauptausstellung zur Geschichte der Luftfahrt

Abb. 335: Großraumbüro im Osttrakt

Abb. 336: Gastronomiebetrieb im Dachgeschoss

Abb. 337: Gastronomiebetrieb im Dachgeschoss

Abb. 338: Detailaufnahme Fassade

Abb. 339: Gesamtansicht vom Straßenraum

Abb. 340: Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss EG, Februar 1916 (Anhang)  
[Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend]

Abb. 341: Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss OG, Februar 1916 (Anhang)  
[Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend]

Abb. 342: Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss DG, Februar 1916 (Anhang)  
[Archiv Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend]

# ANHANG



K.u.k. Bauabteilung  
der Luftfahrtruppen.

Feinmechanikerwerk  
in Fischamend.  
Erdgeschoss.

Mst = 1:100

Anmerkung:  
alle Fenster sind 2,80m hoch  
alle einfache Tür 2,30m hoch

Verbaute Fläche 110370 m<sup>2</sup>.

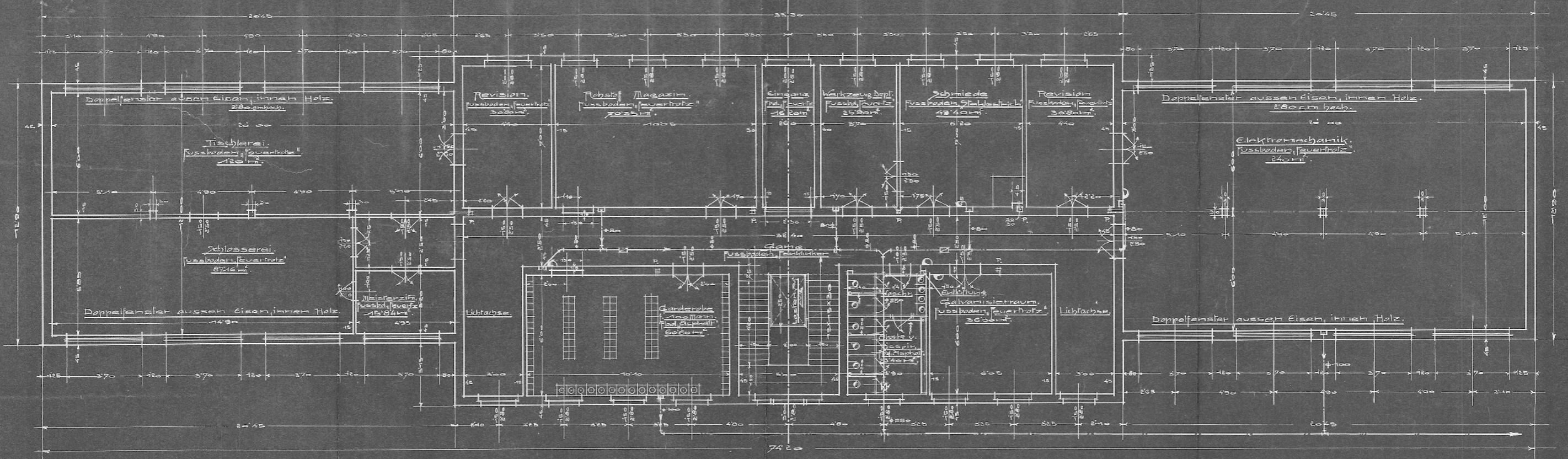


Abb. 340 Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss EG, Februar 1916



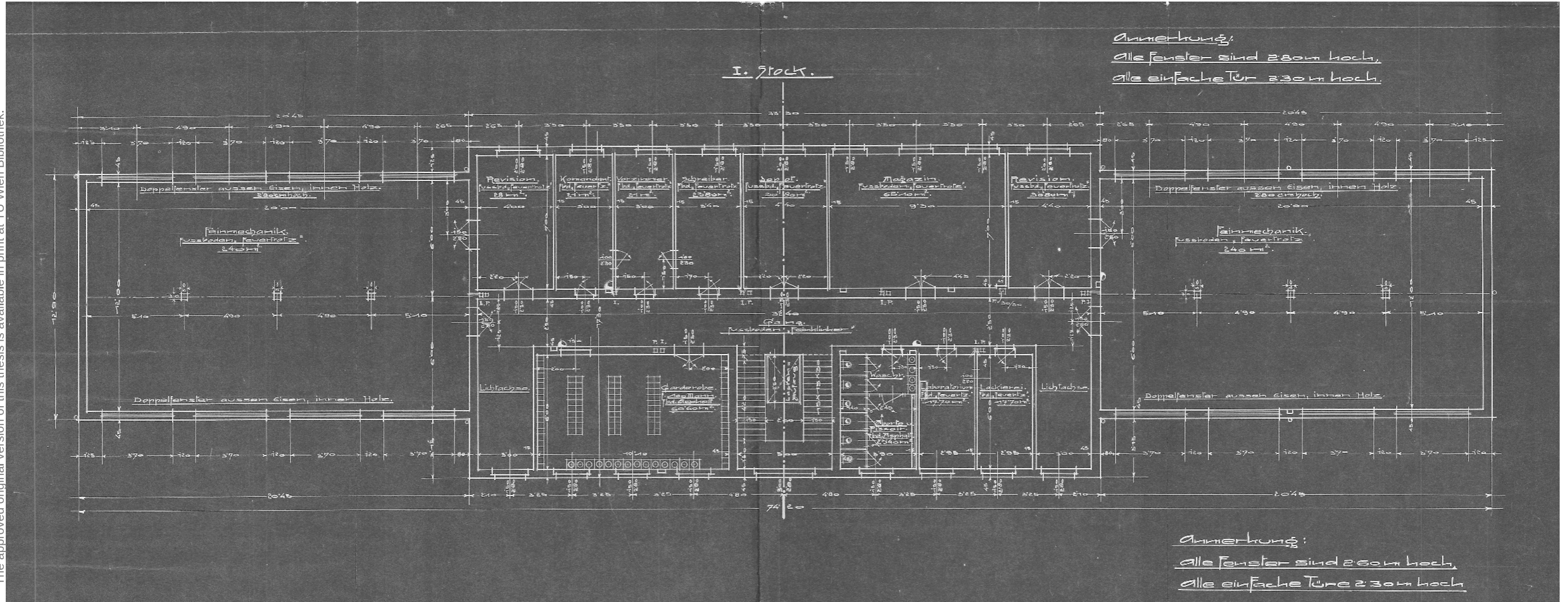


Abb. 341 Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss OG, Februar 1916



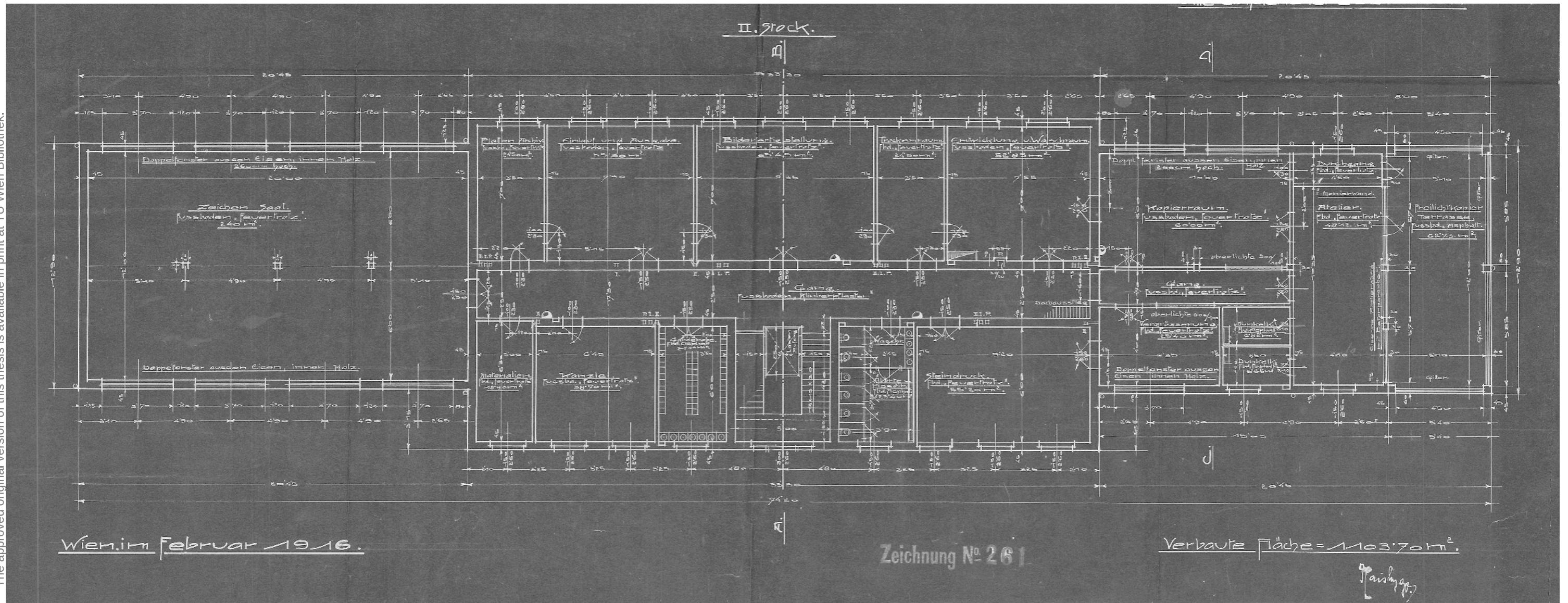


Abb. 342 Originalplan Werksgebäude Nr. 210 Grundriss DG, Februar 1916



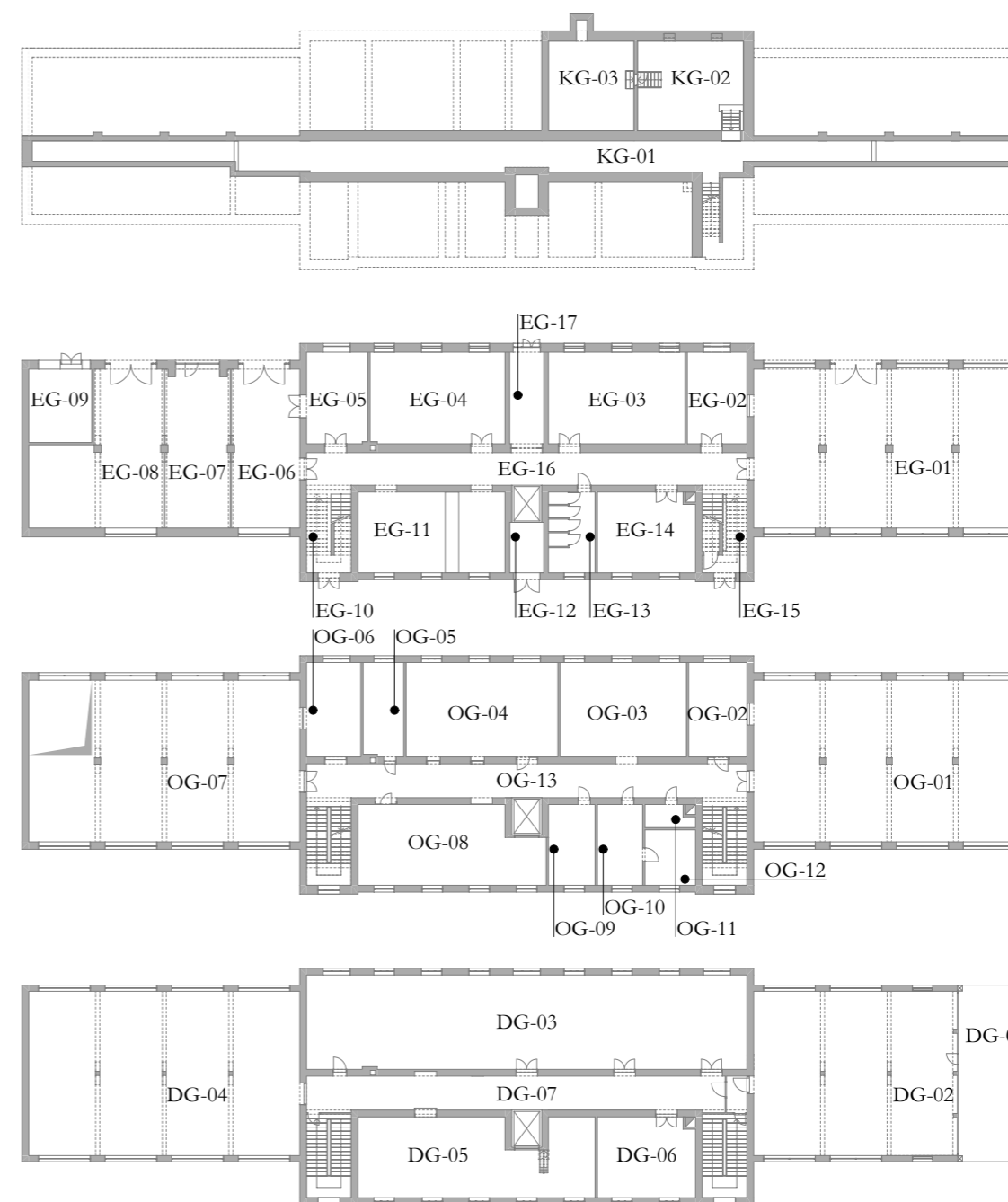
## RAUMBUCH

Mangels detaillierter Literatur im Hinblick auf den erhaltenen Bauwerkszustand wurde zusätzlich zur vorangehenden Baubeschreibung ein Raumbuch verfasst, welches sich der Reihe nach mit den einzelnen Räumen im Gebäude befasst. Analysiert werden die Oberflächen in den jeweiligen Bereichen, die vorhanden Öffnungselemente und deren Beschaffenheit sowie generelle Schäden, die durch eine optische Begutachtung erkennbar sind. Im Zeitraum vom 21. Oktober 2022 bis zum 10. April 2023 wurde das Gebäude mehrmals besichtigt und im Zuge dessen auch fotografisch dokumentiert. Sämtliche Aufnahmen, die im Raumbuch zu sehen sind, wurden demnach eigenständig während diesen Besuchsterminen aufgenommen. Alle Räume werden separat behandelt und erhalten in Bezug auf eine bessere Übersicht eine Nummernbezeichnung und werden zur Orientierung zusätzlich im Lageplan verortet.

Bestimmte Bereiche waren bei den Besichtigungsterminen nicht zugänglich, weswegen hier keine Informationen über die vorhandenen Oberflächen sowie den Zustand der Räumlichkeiten überliefert werden können. Die Beschaffenheit der Tür- und Fensterelemente kann jeweils nur von Seiten des Gangbereichs oder durch eine Analyse der Bauwerksfassade von außen ermittelt werden. Es handelt sich bei den betroffenen Räumen im Erdgeschoss um den nordwestlichsten Bereich des zentralen Gebäudetrakts sowie um die beiden südöstlich angesiedelten Räume ebenfalls im mittleren Gebäudeteil. Im ersten Obergeschoss war sowohl in einem kleinteiligen Raum in nordwestlichen Bereich des Mitteltrakts sowie in sämtlichen südlich orientierten Räumen des zentralen Baukörpers kein Zutritt möglich, während sich die Zugangsbeschränkungen im Dachgeschoss auf einen Raum eingrenzen lassen, der südöstlich im zentralen Gebäudetrakt angesiedelt ist.

Raumliste:

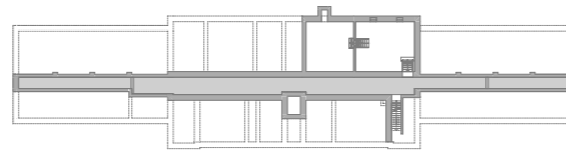
1. Kellergeschoss: KG 01 - KG 03
2. Erdgeschoss: EG 01 - EG 17
3. Obergeschoss: OG 01 - OG 13
4. Dachgeschoss: DG 01 - DG 07
5. Dach



## KG-01 Abgang und Gang

Fläche: 142,38 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 2,45 m



Wände: sichtbare Rohbetonmauerwerksoberkante im Mischungsverhältnis 1:8, Restbestände des ursprünglichen Weißkalkmörtelverputz

Boden: graues Betonpflaster mit Riffelwalze hergestellt

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, größtenteils materialsichtig, im Bereich zwischen Kellertreppen und gegenüberliegendem Wanddurchbruch zum Teil Restbestände ursprünglicher Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Kellertreppe Ausgang oben: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 100x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung

Nordwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 140x225 cm

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch zu Raum im Erdgeschoss, 45x30cm, Parapethöhe 215 cm

Fenster: -

Beschreibung: Über das östliche Stiegenhaus (s. EG-15) gelangt man durch einen schmalen Stiegenabgang in die Kellerräumlichkeiten der Anlage. Zuerst findet man sich in einem langgestreckten, jedoch maximal 2,30 Meter breiten Gangbereich, der relativ mittig unter der gesamten Gebäudelänge verläuft. Im Bereich des östlichen Gebäudetrakts lässt sich vermuten, dass der schmale Gang ursprünglich als Kollektorgang diente, der mithilfe einer Ölauffangwanne die verloren gegangenen Restbestände, der in den darüberliegenden Werkshallen stattfindenden Arbeiten, wieder sammelte.

Zustand/Schäden: An sämtlichen Decken und Wänden sind nur noch Reste ehemaliger Putzoberflächen erkennbar, ansonsten treten die Bauteile größtenteils in ihrem materialsichtigen Zustand in Erscheinung, wodurch das grobe Mischverhältnis des Betonmauerwerks sichtbar wird. Die Laibungsfläche des nördlichen Wanddurchbruchs in den darauffolgenden Kellerraum (s. KG-02) ist zum Teil durch nachträgliche Beschmierungen gekennzeichnet. An der südlichen Mauer befindet sich westlich des Aufzugsschachts ein hoch gelegener, an der Deckenunterkante anschließender Wanddurchbruch, der einen Durchblick in den Erdgeschossraum (s. EG-11) ermöglicht. Da das Bodenniveau in diesem darüber angrenzenden Raum stellenweise deutlich herabgesetzt wurde und im historischen Planmaterial aus dem Jahr 1923 hier eine Glühofenanlage vermerkt war, geht man recht in der Annahme, dass diese eingelassene Betonwanne den Nutzen verfolgte, die Schlackereste oder andere Materialrückstände zu sammeln und gezielt in den Kellergang (s. KG-01) abzuleiten.



Kellerabgang



Gangbereich



Wanddurchbruch ins Erdgeschoss

## KG-02 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 51,48 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,80 m

Wände: sichtbare Rohbetonmauerwerksoberkante im Mischungsverhältnis 1:8, Restbestände des ursprünglichen Weißkalkmörtelverputz

Boden: graues Betonpflaster mit Riffelwalze hergestellt

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Restbestände ursprünglicher Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

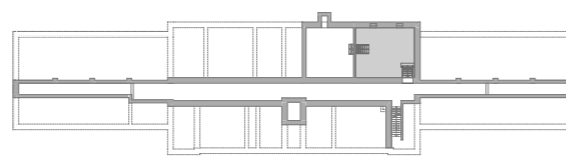
Westwand: bauzeitliche, einflügelige Metalltür 70x180 cm, Parapethöhe 122,5 cm, Rahmen grau lackiert, Türblatt blau lackiert, steile Eisentreppe führt zum Durchgang hinauf

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 140x225 cm, Parapethöhe 155 cm, Eisentreppe führt zum Durchbruch hinauf

Fenster:

Nordwand: zwei bauzeitliche Kellerlüftungsöffnungen, Wandschacht führt zu kleinteiligem bauzeitlichem Holzfenster 80x55 cm, Unterkante Fenster trifft Geländeoberkante im Außenraum, Glasfüllungen fehlen, temporär mit Pressspanplatten vernagelt

Beschreibung: Durch einen nördlich angelegten Wanddurchbruch gelangt man vom zentralen, unterirdischen Gangbereich (s. KG-01) in den angrenzenden, gegenständlichen Kellerraum. Dieser liegt deutlich tiefer als der vorherige Gangbereich und weist somit eine verhältnismäßig größere Raumhöhe auf. Erschlossen wird der Bereich über eine historisch erhaltene Eisentreppe, die in einem massiven, etwas erhöhten Sockel verankert ist. Zwei bestehende Lüftungschächte befinden sich an der nördlichen Außenmauer des Raumes, die teilweise für einen minimalen Lichteinfall in den unterirdischen Bereich sorgen, der laut historischem Planmaterial



aus dem Jahr 1923 ursprünglich der Nutzung als Kesselraum diente. An der westlichen Wand befindet sich eine zweite bauzeitliche Eisentreppe, die zu einer Metalltür führt, die wiederum den Durchgang in den zweiten Kellerraum (s. KG-03) bildet.

Zustand/Schäden: Die Putzoberflächen bröckeln an mehreren Stellen der Wände und Decken ab, die zudem starke, rußartige Verfärbungen durch die damalige Nutzung als Kesselraum und der damit einhergehenden Verbrennung der Kohlen aufweisen. Die Metalltür in der westlichen Mauer weist Rostschäden auf und die ehemalige, blaugräuliche Lackierung blättert zunehmend ab.



Treppenaufgang zu KG-01



Kellerlüftungsöffnungen



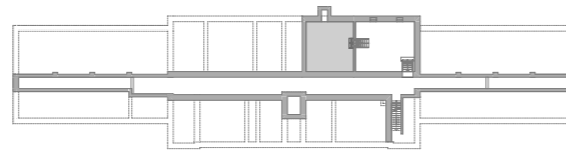
Treppenaufgang zu KG-03



### KG-03 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 41,58 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 2,90 m



Wände: Betonmauerwerk im Mischungsverhältnis 1:8, Weißkalkmörtelverputz, gräulicher Anstrich im unteren Viertel der Wandflächen

Boden: graues Betonpflaster mit Riffelwalze hergestellt

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Ostwand: bauzeitliche, einflügelige Metalltür 70x180 cm, Parapethöhe 32,5 cm, Rahmen grau lackiert, Türblatt blau lackiert, zwei massive Granitstentreppe führen zum Durchgang hinauf

Nordwand: original erhaltene Kohlenrutsche, bodentiefer Wanddurchbruch 80x250 cm, Abdeckung der Bodenöffnung außerhalb des Bauwerks durch Metalldeckel

Fenster: -

Beschreibung: Über den Durchgang in der Zwischenwand beider Kellerräume gelangt man in den ehemaligen Kohlenlageraum. Direkt nach der verbindenden Metalltür befinden sich zwei massive Treppensteigungen aus Beton, die in den Raum führen, der etwas tiefer als die Zugangstür gelegen ist. Eine original erhaltene, bodentiefe Kohlenrutsche befindet sich an der nördlichen Außenmauer, die eine Einlagerung der Kohlenbrocken in den Kellerbereich ohne Nutzung und Verunreinigung der oberirdischen Räume ermöglichte. An den Wänden befindet sich ungefähr im unteren Viertel ein robusterer und eher gräulicher Anstrich, vermutlich um grobe Verschmutzungen durch die Kohlenbrocken an den Wänden zu vermeiden. Ein großer Tank, vermutlich als Lagebehälter für eine ehemalige Ölheizung genutzt, füllt den Großteil des Raumes aus und verfügt über anschließende Rohrleitungen, die durch die ehemalige Kohlenrutsche in den Außenraum verlaufen und womöglich als Zubringer für damalige Öllieferungen

oder als Entlüftungsleitungen dienten.

Zustand/Schäden: Auch in diesem Raum blättert die Putzoberfläche zunehmend ab und ist zum Teil in Restbeständen auf dem Boden zu finden. Auch der zentrale Behälter ist von massiven Rostschäden überzogen, wodurch die Oberfläche nach und nach zerbröseln um sich schließlich auf das darunterliegende Streifenfundament und den Fußboden zu legen.



bauzeitliche Kohlenrutsche



Öltank auf Streifenfundament



Rohrleitungen vom Tank ins Freie

## EG-01 Halle Ostflügel

Fläche: 233,42 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,90-3,92 m

Wände: Ziegelmauerwerk, Weißkalkmörtelverputz

Boden: Oberkante Rohbetondecke, zum Teil noch bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“ vorhanden

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: drei Eisenbetonstützen in den Abmessungen 55x55 cm, Weißkalkmörtelverputz  
drei durchlaufende Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm, Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Weißkalkmörtelverputz

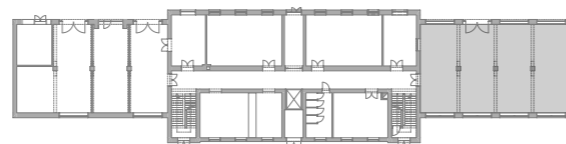
Türen/Öffnungen:

Nordwand: drei bodentiefe Wanddurchbrüche in den Abmessungen 380x380 cm (bauzeitliche Fensteröffnung durch Entfernung des Parapets erweitert), provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion, mit Pressspanplatten vernagelt

bodentiefer Wanddurchbruch in den Abmessungen 380x380 cm mit großem Einfahrtstor 300x380 cm (bauzeitliche Fensteröffnung durch Entfernung des Parapets erweitert), provisorische Stahlrahmenkonstruktion gefüllt mit Holzpressspanplatten, nach innen öffnend

Westwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugrüne Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung

rechteckiger Wanddurchbruch 160x260, originaler Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt



Fenster:

Südwand: vier Wandöffnungen 380x300 cm, Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion, mit Pressspanplatten vernagelt, asymmetrisch geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Durch den zentralen Hauptgang im Erdgeschoss gelangt man durch ein bauzeitliches Türelement in die großzügige Halle, die den gesamten Ostflügel der Anlage einnimmt. Die Freifläche wird lediglich durch drei tragende Stützelemente durchbrochen, die die Lasten der darüber durchlaufenden, im Raum sichtbaren Träger aufnehmen.

Zustand/Schäden: Sämtliche bauzeitliche Fenster an der Südseite wurden zu undefinierbarem Zeitpunkt durch temporäre Konstruktionen ersetzt, während man die Parapete der Öffnungen an der Nordwand im Jahr 2006 gänzlich entfernte um bodentiefe Wanddurchbrüche und ein großes Einfahrtstor zu generieren. Vereinzelt finden sich an manchen Stellen im Bodenaufbau Löcher, die womöglich mit dem ehemals darunter befindlichen Kollektorgang mit zusätzlicher Ölauffangwanne in Verbindung stehen. (s. KG-01) Auch im restlichen Fußbodenaufbau sowie an den Wänden und Decken sind Unebenheiten an den Oberflächen zu finden, die stellenweise provisorisch abgedeckt wurden. Am Rand der Fensteröffnungen sind ungefähr auf Parapethöhe jeweils an beiden Seiten Ausnehmungen in der Wand zu finden, da hier vermutlich ehemals die Fensterbänke der bauzeitlichen Elemente verankert waren.



Nordfassade mit provisorischem Einfahrtstor



Südfassade mit provisorischen Fensterfüllungen



Ausbetonierte Fensterbank außen



Provisorisches Einfahrtstor innen



Provisorisches Einfahrtstor innen/Bodenunebenheiten



Schäden/Unebenheiten im Bodenbereich



Ausbetonierte Fensterbank innen



Ehemalige Verbindungen zum Kollektorgang (KG-01)



Bauzeitliches Türelement zum Gangbereich



Ausbetonierte Fensterbank innen



## EG-02 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 29,57 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

Wände: Ziegelmauerwerk, Weißkalkmörtelverputz

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

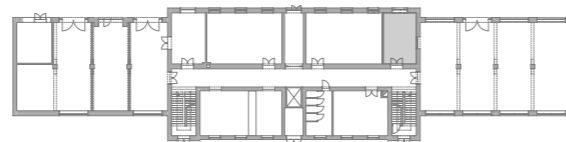
Südwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugrünlige Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung

Ostwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260, originaler Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Fenster:

Nordwand: bauzeitliches Kastenfenster 200x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, innere Ebene fehlt samt Füllung und Sprossenteilungen, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Es handelt sich um einen kleinteiligeren Raum, der sich im nordöstlichsten Bereich des Mitteltrakts befindet. Über den Zentralgang durch eine doppelflügelige Tür aus dem historischen Bestand erschlossen, weist der Bereich noch eine bestehende Fensteröffnung an der Nordwand auf, sowie einen Wanddurchbruch zur östlich angrenzenden Halle, der jedoch temporär geschlossen wurde.



Zustand/Schäden: Das historische Türblatt kennzeichnet sich durch Beschmierungen sowie zum Teil fehlende Füllungselemente, die provisorisch geschlossen wurden. Das originale Kastenfensterelement befindet sich in äußerst notdürftigem Zustand und wird derzeit nur temporär durch Holz- und Plexiglasplatten geschlossen. An den Wänden zeichnet sich ein deutlicher Verlust der Putzoberfläche ab, während an der Decke die Schäden infolge der Brandbelastung in den Vordergrund treten. Der original erhaltene Bodenbelag weist Gebrauchspuren auf, ist ansonsten jedoch in akzeptablem Zustand vorhanden.



Bauzeitliches Türelement



Abblättern der Putzoberflächen



Provisorische Trennung zu EG-01



Schäden durch Brandbelastung im Deckenbereich



Bauzeitliches Fensterelement

## EG-03 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 67,84 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

Wände: Ziegelmauerwerk, Weißkalkmörtelverputz

Boden: Oberkante betonierter Bodenbelag mit Hartkorneinstreuung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

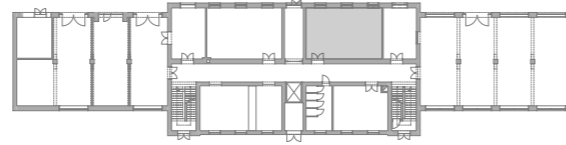
Türen/Öffnungen:

Südwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, zwei oberste Füllungen durch Drahtglaselemente ersetzt

Fenster:

Nordwand: drei bauzeitliche, sanierte Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, umlaufender Laibungsrahmen an der Innenwand, Holzrahmen weiß lackiert, innere Ebene ohne Glasfüllungen, beide Ebenen horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht in äußerer Ebene durch Plexiglas provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Ebenso an der nördlichen Fassade gelegen, wird der Raum durch eine doppelflügelige Tür aus dem historischen Bestand betreten und weist an der gegenüberliegenden Außenmauer drei symmetrisch angeordnete Fensteröffnungen auf.



Zustand/Schäden: Die aus der Bauzeit erhaltenen Holzkastenfenster befinden sich in relativ heruntergekommenem Zustand, die spröde Lackierung blättert zunehmend ab und die Öffnungen müssen bereits durch temporäre Elemente geschlossen werden, da sämtliche Glasfüllungen fehlen. Boden- und Deckenoberflächen sind in relativ gutem Zustand, während an den Wänden grobe Putzausbesserungen und Verspachtelungen ersichtlich sind.



Bauzeitliches Türelement außen



Bauzeitliches Türelement innen



Bauzeitliches Fensterelement



Putzschäden an den Wänden



Betonierter Bodenbelag mit Hartkorneinstreuung

## EG-04 Raum Nord-West Mitteltrakt

Fläche: 67,12 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

Wände: Ziegelmauerwerk, Weißkalkmörtelverputz

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, materialsichtig

Stützen/Träger: -

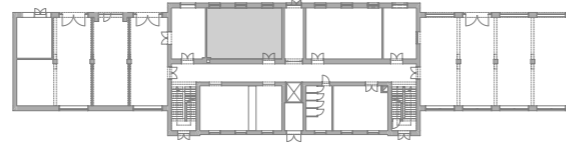
Türen/Öffnungen:

Südwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, saniert und neu lackiert, Rahmen und Türblatt blaugrünlische Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, zwei oberste Füllungen durch Drahtglaselemente ersetzt

Fenster:

Nordwand: drei bauzeitliche sanierte Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Holzrahmen weiß lackiert, innere Ebene ohne Glasfüllungen, beide Ebenen horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung der beiden Oberlichter durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht in äußerer Ebene durch Glaselement gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Westlich zum zentralen Eingangsbereich der Anlage gelegen wird der Raum durch den Hauptgang erschlossen und weist ebenfalls drei symmetrisch angeordnete Fensteröffnungen an der Nordwand auf.



Zustand/Schäden: Die innere Ebene der sanierten Kastenfenster befindet sich in einem relativ akzeptablen, lediglich verdreckten Zustand, während jedoch sämtliche fehlenden Glaselemente in der äußeren Ebene bereits durch provisorische Füllungen ersetzt werden mussten. Sowohl Fußbodenaufbau, verputzte Wandoberflächen als auch die unverputzte Deckenuntersicht treten ohne größere Schäden oder Verunreinigungen auf. Zudem weist der optische Zustand der doppelflügeligen Eingangstür auf eine kürzliche Sanierung hin.



Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke



Untersicht Decke/bauzeitliches Fensterelement



Bodenbelag „Feuertrotz“



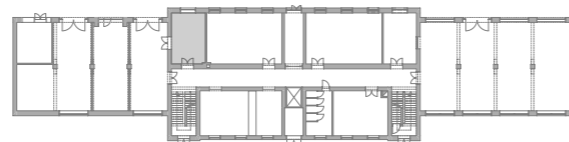
Saniertes Türelement



Bauzeitliches Fensterelement



## EG-05 Raum Nord-West Mitteltrakt (kein Zugang!)



Fläche: 30,38 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Südwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, saniert und neu lackiert, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, zwei oberste Füllungen durch Drahtglaselemente ersetzt

Westwand: Metalltür (unklar ob bauzeitlich oder nachträglicher Einbau) 160x200 cm, Türblatt aus Metall, blaugräuliche Lackierung, Oberlichtelement ebenfalls mit Metallblatt gefüllt

Fenster:

Nordwand: Fassoneisenfenster 200x300 cm, Parapethöhe 80 cm, zwei fixe Kämpfer teilen in Horizontalrichtung, filigrane Sprossenteilung in Horizontal- und Vertikalrichtung, drei Drehflügel im unteren Drittel, sowie ein kleinteiliger, öffnbarer Flügel für Reinigungsarbeiten im mittleren Drittel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Befestigung in Winkeleisenrahmen samt Pratzen, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Der kleinteilige Raum befindet sich im nordwestlichsten Teil des mittleren Gebäudetrakts und wird über den zentralen Hauptgang der Anlage erschlossen. Er verfügt über eine Fensteröffnung an der nördlichen Wand, deren Füllung jedoch nicht dem bauzeitlichen Zustand entspricht.

Zustand/Schäden: Die doppelflügelige Zugangstür befindet sich in einem guten Zustand und wurde scheinbar erst kürzlich saniert und instandgesetzt. Von außen lässt sich erkennen, dass auch das Fensterelement relativ solide beschaffen ist, historischen Aufnahmen zur Folge jedoch nicht zum bauzeitlichen Zustand der Anlage gehört und aktuell auch nicht in das restliche Fassadenbild der Anlage passt.



Saniertes Türelement

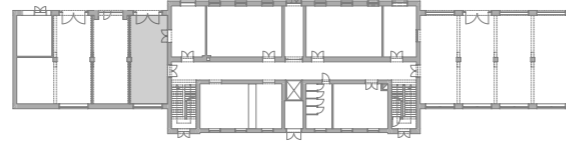


Fassoneisenfenster

## EG-06 Halle 1 Westflügel

Fläche: 57,33 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,90-3,92 m



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, provisorische Trennwand (westlich) zu Halle 2 als Gipskartonständerkonstruktion

Boden: Oberkante Rohbetondecke, zum Teil noch bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“ vorhanden, auf Breite von Zentralgang der Anlage zog sich Klinkerplattenbelag ehemals bis in den Hallenbereich, noch Konturen der Platten auf freiliegender Schicht des Unterlagbetons sichtbar

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: Eisenbetonstütze in den Abmessungen 55x55 cm zu Halle 2, Weißkalkmörtelverputz

durchlaufender Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm zu Halle 2, Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Weißkalkmörtelverputz

Türen/Öffnungen:

Nordwand: bodentiefer Wanddurchbruch in den Abmessungen 380x380 cm mit großem Einfahrtstor 300x380 cm (bauzeitliche Fensteröffnung durch Entfernung des Parapets erweitert), provisorische Stahlrahmenkonstruktion gefüllt mit Holzpressspanplatten, nach innen öffnend

Ostwand: Metalltür (unklar ob bauzeitlich oder nachträglicher Einbau) 160x200 cm, Türblatt aus Metall, blaugräuliche Lackierung, Oberlichtelement ebenfalls mit Metallblatt gefüllt

doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettenürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, herausgebrochene Füllungen provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Fassoneisenfenster 380x300 cm, Parapethöhe 80 cm, zwei fixe Kämpfer teilen in Horizontalrichtung, drei fixe Mittelposten teilen in Vertikalrichtung, filigrane Sprossenteilung in Horizontal- und Vertikalrichtung, jeweils sechs Drehflügel im unteren Drittel, sowie zwei kleinteiligere, öffnbare Flügel für Reinigungsarbeiten im mittleren Drittel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Befestigung in Winkeleisenrahmen samt Prätzen, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung, sichtbare Rostschäden, keine Glasfüllungen mehr vorhanden, daher innenliegende Holzrahmenkonstruktion als provisorische Füllung mit Pressspanplatten vernagelt, mittig geteiltes Oberlicht aus Plexiglaselmenten

Beschreibung: Am westlichen Ende des ebenerdigen Hauptgangs betritt man durch ein doppelflügeliges Türelement die zweite Halle der Erdgeschosebene. Da dieser Bereich erst vor einigen Jahren durch Gipskartonwände temporär in drei Teile separiert wurde weist der Raum derzeit nicht dieselbe Großzügigkeit wie die gegenüberliegende, östlich gelegene Halle auf.

Zustand/Schäden: Die innenliegende Zugangstür vom Gangbereich weist eine Vielzahl fehlender Füllungsteilungen auf, die temporär geschlossen wurden. Das südlich angeordnete, original bestehende Fensterelement wird aufgrund fehlender Glasfüllungen provisorisch von innen geschlossen. Die Decke weist minimale



Fassoneisenfenster mit dahinterliegendem Provisorium



Unterschiedliche Bodenbeläge



Provisorisches Einfahrtstor innen



Verbindende Metalltür zu EG-05



Provisorisches Einfahrtstor außen



Bauzeitliches Türelement außen



Schäden/Abnutzungsspuren



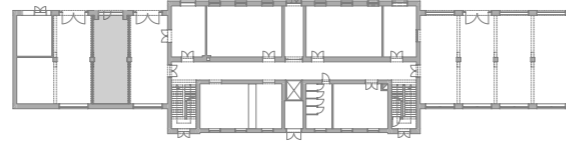
Provisorische Trennung zu EG-07



## EG-07 Halle 2 Westflügel

Fläche: 56,51 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,90-3,92 m



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, provisorische Trennwände (westlich und östlich) zu Halle 1 und 3 als Gipskartonständerkonstruktionen

Boden: Oberkante Rohbetondecke, zum Teil noch bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“ vorhanden

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: zwei Eisenbetonstützen in den Abmessungen 55x55 cm zu Halle 1 und 3, Weißkalkmörtelverputz

zwei durchlaufende Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm zu Halle 1 und 3, Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Weißkalkmörtelverputz

Türen/Öffnungen:

Nordwand: Metallrahmenkonstruktion 325x380 cm, Teilung durch Kämpfer etwas über Hälfte der Gesamthöhe, vertikale Sprossenteilungen, Metallblattfüllungen im unteren Bereich, ansonsten Füllung mit Drahtglas, wo Glaselemente fehlen provisorisch von innen mit Pressspanplatten vernagelt, blaugräuliche Lackierung der Metallelemente, einfügeliges Türelement aus Metall mit integriertem Fenster 90x210 cm, nach innen öffnend, Schwelle durch durchgehende Rahmenkonstruktion 5 cm hoch

Fenster: -

Beschreibung: Betreten wird der Raum aktuell nur durch den nördlichen Zugang in Form einer großzügigen Metallrahmenkonstruktion, die nicht der bauzeitlichen Toröffnung entspricht und sowohl über feststehende Elementen als auch über ein integriertes Türblatt verfügt. Durch die Abtrennung der großen Halle in kleinere Bereiche verfügt der Raum derzeit

über keine Fensteröffnungen.

Zustand/Schäden: Während sich die verputzten Wandflächen in gutem Zustand befinden, weist die Decke partielle Schäden und Verfärbungen auf. Der Bodenbelag ist überwiegend gleichmäßig beschaffen, weist jedoch stellenweise auch Unebenheiten auf. Die Glasfüllungen des Zugangstors sind zum Großteil durch provisorische Abdeckungen ersetzt worden, während die Metalloberflächen vermehrt von Rostschäden betroffen sind.



Eisenbetonstütze und Trennwand



Provisorisches Einfahrtstor außen



Schäden/Abnutzungsspuren

## EG-08 Halle 3 Westflügel

Fläche: 90,23 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,90-3,92 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, provisorische Trennwand (östlich) zu Halle 2 als Gipskartonständerkonstruktion

Boden: Oberkante Rohbetondecke, zum Teil noch bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“ vorhanden

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

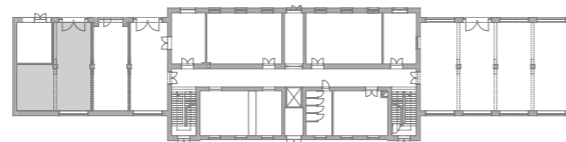
Stützen/Träger: Eisenbetonstütze in den Abmessungen 55x55 cm zu Halle 2, Weißkalkmörtelverputz  
durchlaufender Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm zu Halle 2, Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Weißkalkmörtelverputz

Türen/Öffnungen:

Nordwand: bodentiefer Wanddurchbruch in den Abmessungen 380x380 cm mit großem Einfahrtstor 300x380 cm (bauzeitliche Fensteröffnung durch Entfernung des Parapets erweitert), provisorische Stahlrahmenkonstruktion gefüllt mit Holzpressspanplatten, nach innen öffnend

Fenster:

Südwand: originales Fassoneisenfenster 380x300 cm, Parapethöhe 80 cm, zwei fixe Kämpfer teilen in Horizontalrichtung, drei fixe Mittelpfosten teilen in Vertikalrichtung, filigrane Sprossenteilung in Horizontal- und Vertikalrichtung, jeweils sechs Drehflügel im unteren Drittel, sowie zwei kleinteiligere, öffenbare Flügel für Reinigungsarbeiten im mittleren Drittel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Befestigung in Winkelleisenrahmen samt Pratzen, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung, sichtbare Rostschäden, keine Glasfüllungen



mehr vorhanden, daher innenliegende Holzrahmenkonstruktion als provisorische Füllung mit Pressspanplatten vernagelt, mittig geteiltes Oberlicht aus Plexiglaselementen

Beschreibung: Durch die temporäre Trennung der westlichen Erdgeschosshalle wird auch dieser Bereich derzeit nur durch die nördliche Außenwand erschlossen. Es handelt sich um einen L-förmigen Raum, der neben dem neuartigen Einfahrtstor aus dem Jahr 2006 noch über eine bestehende Fensteröffnung an der Südfront verfügt.

Zustand/Schäden: Sowohl Wände als auch Decken befinden sich zum Großteil in gutem Zustand und sind meist nur durch Verfärbungen oder minimale Schäden gekennzeichnet. Die oberste Schicht des Bodenbelags ist nur teilweise vorhanden und wurde partiell entfernt. Dem originalen Fensterelement wurde aufgrund fehlender Glasfüllungen eine provisorische innenliegende Konstruktion angegliedert um den Bereich weitestgehend vor dem Außenraum zu schützen.



Fassoneisenfenster mit dahinterliegendem Provisorium



Eisenbetonstütze und -träger mit Voutenausbildung



Unterschiedliche Bodenbeläge



Provisorisches Einfahrtstor außen

## EG-09 Traforaum Westflügel

Fläche: 25,94 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 8,40 m

(bis Deckenunterkante Obergeschoss, da vollständiger Deckendurchbruch)

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: keine Deckenuntersicht, da vollständiger Deckendurchbruch zur darüberliegenden Halle

Stützen/Träger: -

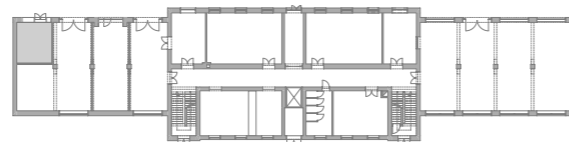
Türen/Öffnungen:

Nordwand: provisorische Holzrahmenkonstruktion in Wandöffnung 380x350 cm, Parapethöhe 30 cm, eine horizontale und zwei vertikale Teilungen durch Holzelemente, untere Felder von innen mit Pressspanplatten vernagelt, Oberlicht provisorisch mit Plexiglaselementen lichtdurchlässig geschlossen, ein unteres Feld als doppelflügelige Eingangstür zum ehemaligen Traforaum 140x200 cm ausgebildet, Türblatt und Rahmen aus Metall mit blaugrünlcher Lackierung, Eintritt vom äußeren Gelände über 15 cm Höhenunterschied

Fenster: -

Beschreibung: Es handelt sich um einen kleinen, rechteckigen Raum in der nordwestlichsten Ecke der Anlage, der über keinen oberen Deckenabschluss verfügt und somit einen Durchblick bis in den darüberliegenden Hallenraum ermöglicht. Betreten wird der Raum nur durch eine provisorische Konstruktion an der nördlichen Außenmauer.

Zustand/Schäden: Der Bodenbelag ist in einem zunehmend ebenmäßigen Zustand während die Wandflächen sowohl Putzschäden als auch geringfügige Mängel durch freigelegtes Ziegelmauerwerk aufweisen. Das temporär eingefügte Zugangstor aus Metall (Datierung unklar) weist großflächige Rostschäden auf.



Einblick in den Traforaum vom Obergeschoss



Fensterelement über Traforaum



Zugang Traforaum außen

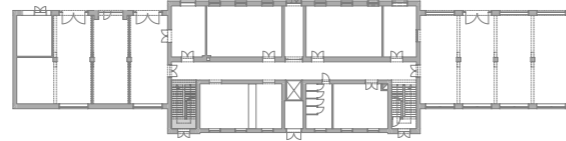


## EG-10 Stiegenraum West Mitteltrakt

Fläche: 19,02 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 13,40 m

(Erdgeschossniveau im Stiegenraum -0,30 bis Deckenunterkante Dachgeschoss +13,10)



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen, 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: bauzeitliche Treppenstufen aus Granitstein, Sichtflächen fein gestockt, Podestflächen und Fußboden vor Treppenantritt und nach Treppenaustritt mit historischen Feinklinkerplattenpflaster ausgelegt, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand bei Treppenausgang im Dachgeschoss: Holztür (nachträglicher Einbau) 80x210 cm, Türblatt weiß lackiert, eingebaut in provisorische Holzrahmentrennwand zur Abgrenzung der Stiegenräume zum Dachgeschoss, Bodenschwelle durch provisorischen Holzrahmen 5cm

Südwand Erdgeschoss: einflügelige Tür unter Podest 150x205 cm, außen Metalltürblatt (nachträglicher Einbau) mit Glasfüllung im oberen Bereich, derzeit temporär von innen mit Pressspanplatten vernagelt und in Ansätzen mithilfe PU-Schaum zur Dämmung ausgefüllt

Fenster:

Südwand: zwei bauzeitliche Holzrahmenstockfenster 160x300 cm, einmal Parapethöhe 305 cm zum Erdgeschoss (Parapethöhe 80 cm zum Treppenpodest), einmal Parapethöhe 305 cm zu 1. Obergeschoss (Parapethöhe 80 cm zum Treppenpodest), blaugrünlackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht,

links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend  
originales Holzrahmenstockfenster 160x165 cm, Parapethöhe 195 cm zum Dachgeschoss (40 cm Vertikalabstand zu darunterliegendem Fensterelement), blaugrünlackierung, gleichmäßige Dreiteilung der Fensterfläche, links Stulpflügel, rechts Drehflügel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Mittelsteg zwischen beiden Fensterelementen in geringerer Stärke ausgeführt als restliche Wand gegen Außenraum

Beschreibung: Der offene Stiegenraum erstreckt sich vom Erdgeschossniveau bis ins Dachgeschoss und besteht aus zwei übereinanderliegenden, identen Stiegenläufen. Errichtet wurden die vertikalen Erschließungen jeweils mit einem südseitig orientierten Zwischenpodest inklusive Fensterausblick, deren Treppenstufen über eine Auftrittshöhe von 15 Zentimetern und eine Auftrittstiefe von 30 Zentimetern verfügen.

Zustand/Schäden: Die massiven Treppenstufen sind in einem guten Zustand erhalten und auch das bauzeitlich bestehende Geländer weisen keine größeren Abnutzungen auf. An Wand- und Deckenoberflächen sind vereinzelte Mängel an der Putzoberfläche erkennbar, während der südliche Bereich im Erdgeschoss unter dem Treppenpodest deutlichere Schäden in Form von Brandmalen aufweist. Hier ist auch der ehemalige südseitige Ausgang zu finden, der aufgrund des zunehmenden Verfalls des Eingangsportals temporär von innen vernagelt wurde. Die Fensterelemente, die an der Südfassade über die Höhe des Stiegenhauses verteilt liegen befinden sich in einem akzeptablen Zustand. Lediglich an der Außenseite ist sämtliche Lackierung abgeblättert und einige Glasfüllungen bedürfen bereits einem Austausch.



Stiegenraum vom OG ins DG



Ehemaliger Südzugang zum Stiegenhaus von außen



Holzrahmenfenster von außen



Abnutzungsspuren am Putz



Holzrahmenfenster von innen



Stiegenraum vom OG ins DG



Stiegenraum OG

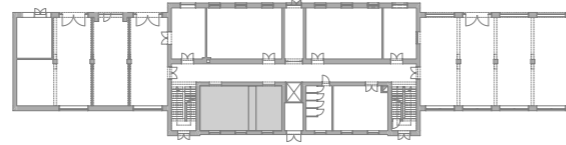


Südzugang von innen

## EG-11 Raum Süd-West Mitteltrakt

Fläche: 64,38 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,08 m



Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: sichtbare Oberkante der rohen Betondecke, da Fußbodenaufbau (13 cm) fehlt

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: zwei rechteckige Wanddurchbrüche in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, umlaufender Laibungsrahmen an Innenwand, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, innere Ebene ohne Glasfüllungen, beide Ebenen horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, Teilung durch Sprossenelemente und Mittelpfosten fehlt, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht in äußerer Ebene durch Plexiglas provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

zwei provisorischer Holzrahmen in Wandöffnung in den Abmessungen 150x300 cm, von innen mit Pressspanplatten vernagelt und in Ansätzen mithilfe PU-Schaum zur Dämmung ausgefüllt

Beschreibung: Betreten wird der Raum derzeit durch zwei Wandöffnungen, denen jegliche Türelemente fehlen. An der Südfront befinden sich drei symmetrisch angeordnete Fensteröffnungen. Im Bodenbereich ist eine durchlaufende Bodenaussparung von der Nordwand bis zur Südwand zu verzeichnen, die eine Breite von etwa einem Meter aufweist. Die Bodenoberkante ist in diesem Bereich um etwa einen Meter herabgesetzt und eine Art betonierte Wanne ist im

Boden eingelassen. Auf historischen Plänen ist hier ehemals eine Glühofenanlage vermerkt, daher wurde der Bereich eventuell genutzt um Schlackereste oder andere Materialrückstände zu sammeln. Richtung Norden ermöglicht die Bodenaussparung sogar einen Durchblick bis in den Kellergang. (s. KG-01)

Zustand/Schäden: Der Fußbodenaufbau fehlt in diesem Raum zur Gänze und gibt den Blick auf die Oberkante der Rohdecke frei. An der Decke sind sichtbare Schäden infolge einer Brandbelastung zu erkennen, die jedoch scheinbar noch nicht vollständig die Tragwirkung des Elements beeinträchtigen und für keine sichtbaren Durchbiegungen im Deckenbereich sorgen. An den Wänden ist nur noch teilweise die Putzoberfläche erhalten, meist jedoch kommt bereits das rohe Ziegelmauerwerk zum Vorschein. Die Restbestände der beeinträchtigten Fensterelemente wurden größtenteils provisorisch von innen vernagelt.



Fensterelemente in Südfassade



Betonwanne im Boden eingelassen



Brandschäden im Deckenbereich



Fehlender Fußbodenaufbau



Sichtbares Ziegelmauerwerk

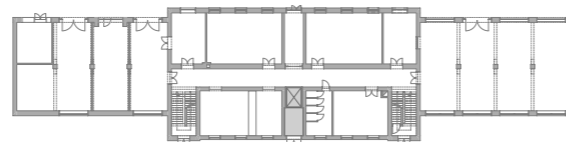


## EG-12 Raum bei Aufzug Mitteltrakt

Fläche: 15,26 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

(Aufzugsschacht Gesamthöhe = 14,60 m)



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel im südlichen Raum hinter Schacht 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlförmige Steine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: im südlichen Raum bauzeitliches Feinklinkerplattenpflaster, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Südwand: doppelflügelige Tür (nachträglicher Einbau) 185x205 cm, Rahmen und Türblatt aus Metall, ursprüngliche blaugrünlige Farbgebung noch erkennbar, sichtbare Rostschäden

Nordwand im Aufzugsschacht: Wanddurchbruch 220 cm breit über gesamte Bauwerkshöhe (Aufzugsschacht)

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Holzrahmenstockfenster 170x130 cm, Parapethöhe 250 cm (liegt über doppelflügeliger Tür), provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert

Südwand im Aufzugsschacht: zwei bauzeitliche Fixverglasungen 180x350 cm, einmal Parapethöhe 60 cm zu 1. Obergeschoss, einmal Parapethöhe 60 cm zu Dachgeschoss, oberer Abschluss an Deckenunterkante, eloxierter Metallrahmen und horizontale Teilung in 3 idente, übereinanderliegende Hauptelemente, kleinteilige, annähernd quadratische, halbtransparente Segmente aus Drahtglas, eingebracht und montiert mittels Fensterkitt

Beschreibung: Der kleinteilige Zugangsraum an der Südseite des bestehenden Lastenaufzugs kann derzeit nur durch den Schacht hindurch und nicht über den Eingang an der Südfassade betreten werden. Wie die restlichen Gangflächen der Anlage verfügt er über einen Bodenbelag aus bauzeitlichem, orangefarbenem Klinkerplattenpflaster. Der angrenzende Aufzugsschacht verläuft durchgehend in allen oberirdischen Geschossen, wobei er im Obergeschoss wie im Dachgeschoss nur vom Gangbereich aus betretbar ist und nicht wie im Erdgeschoss als Durchlader funktioniert.

Zustand/Schäden: Die Wandflächen im gesamten Schacht weisen wiederkehrende Schäden an der Putzoberfläche auf, während die Oberflächen im südlichen Eingangsbereich relativ akzeptabel in Erscheinung treten. Hier musste jedoch das Oberlichtfenster provisorisch von innen vernagelt werden, da keine Glasfüllungen mehr vorhanden sind. Das Zugangstor ist von Rostschäden geprägt und kann durch die Unzugänglichkeit des südlichen Grundstücksteils derzeit auch nicht aktiv genutzt werden.



Südlicher Zugang zum Aufzug



Schacht mit Fensteröffnungen



Schacht mit Fensteröffnungen

## EG-13 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)

Fläche: 21,60 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

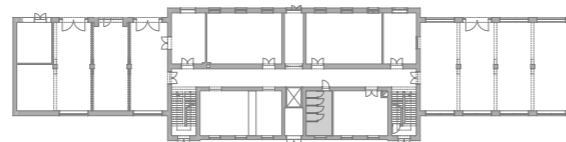
Türen/Öffnungen:

Nordwand: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt weiße Lackierung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelposten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Noch heute weist der ehemalige Bereich für sanitäre Anlagen die originalen Trennwände der historischen WC-Räumlichkeiten auf. (vom Eigentümer erfahren) Betreten wird der Bereich durch eine einflügelige Tür über den zentralen Hauptgang und verfügt schließlich an der Südfront über eine Fensteröffnung.



Zustand/Schäden: Die Beschaffenheit der Zugangstür ist als allgemein akzeptabel zu beurteilen, weist jedoch mehrfache Spuren der Abnutzung auf, wodurch der Lack an einigen Stellen bereits abblättert. Das originale Fensterelement ist in einem eher dürftigen Zustand vorhanden und wird aktuell aufgrund fehlender Glasfüllungen provisorisch geschlossen.



Bauzeitliches Fensterelement



Bauzeitliches Türelement

## EG-14 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)

Fläche: 21,60 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

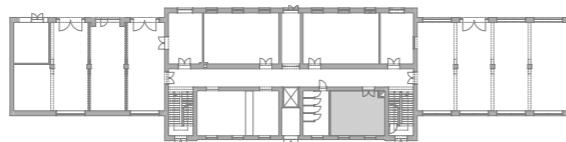
Türen/Öffnungen:

Nordwand: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt weiße Lackierung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelposten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Noch heute weist der ehemalige Bereich für sanitäre Anlagen die originalen Trennwände der historischen WC-Räumlichkeiten auf. (vom Eigentümer erfahren) Betreten wird der Bereich durch eine einflügelige Tür über den zentralen Hauptgang und verfügt schließlich an der Südfront über eine Fensteröffnung.



Zustand/Schäden: Die Beschaffenheit der Zugangstür ist als allgemein akzeptabel zu beurteilen, weist jedoch mehrfache Spuren der Abnutzung auf, wodurch der Lack an einigen Stellen bereits abblättert. Das originale Fensterelement ist in einem eher dürftigen Zustand vorhanden und wird aktuell aufgrund fehlender Glasfüllungen provisorisch geschlossen.



Bauzeitliche Fensterelemente mit provisorischen Füllungen



Saniertes Türelement



## EG-15 Stiegenraum Ost Mitteltrakt

Fläche: 19,02 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 13,40 m

(Erdgeschossniveau im Stiegenraum -0,30 bis Deckenunterkante Dachgeschoss +13,10)

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: bauzeitliche Treppenstufen aus Granitstein, Sichtflächen fein gestockt, Podestflächen und Fußboden vor Treppenantritt und nach Treppenaustritt mit originalem Feinklinkerplattenpflaster ausgelegt, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

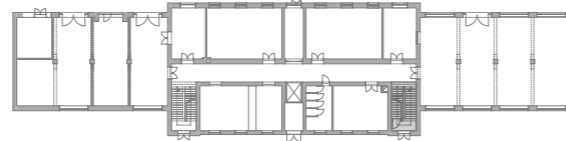
Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand beim Treppenausgang im Dachgeschoss: Holztür (nachträglicher Einbau) 80x210 cm, Türblatt weiß lackiert, eingebaut in provisorische Holzrahmentrennwand zur Abgrenzung der Stiegenräume zum Dachgeschoss, Bodenschwelle durch provisorischen Holzrahmen 5cm

Südwand Erdgeschoss: einflügelige Holztür (nachträglicher Einbau) unter Podest 90x200 cm, provisorische Holzrahmenkonstruktion im Wanddurchbruch 160x210, feststehendes Element von innen durch Pressspanplatten vernagelt, Holztür eingebaut in Holzrahmentrennwand, Türblatt weiße Farbgebung, Bodenschwelle durch provisorischen Holzrahmen 5cm

Wand zu Kellerabgang: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 100x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettenürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung



Fenster:

Südwand: zwei originale Holzrahmenstockfenster 160x300 cm, einmal Parapethöhe 305 cm zum Erdgeschoss (Parapethöhe 80 cm zum Treppenpodest), einmal Parapethöhe 305 cm zu 1. Obergeschoss (Parapethöhe 80 cm zum Treppenpodest), blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend

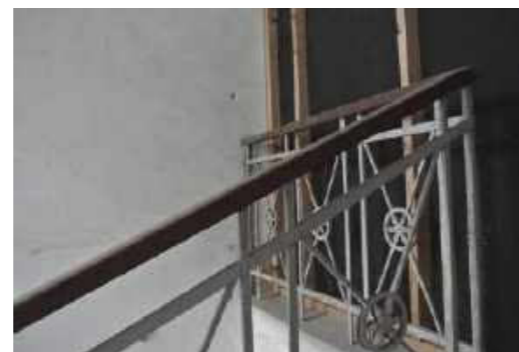
originales Holzrahmenstockfenster 160x165 cm, Parapethöhe 195 cm zum Dachgeschoss (40 cm Vertikalabstand zu darunterliegendem Fensterelement), blaugräuliche Lackierung, gleichmäßige Dreiteilung der Fensterfläche, links Stulpflügel, rechts Drehflügel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Mittelsteg zwischen beiden Fensterelementen in geringerer Stärke ausgeführt als restliche Wand gegen Außenraum

Beschreibung: Auch der östlich angesiedelte Stiegenraum verläuft vom Erdgeschoss bis ins Dachgeschoss und verfügt zudem über den einzigen Abgang in die Kellerräumlichkeiten der gesamten Anlage. Der Erschließungskern besteht ebenso aus zwei übereinanderliegenden, identen Stiegenläufen, die jeweils ein südseitig orientiertes Zwischenpodest mit direktem Fensterblick aufweisen. Die dazugehörigen Treppenstufen wurden mit einer Auftrittshöhe von 15 Zentimetern und eine Auftrittstiefe von 30 Zentimetern konstruiert.

Zustand/Schäden: Wie bereits im westlich angesiedelten Stiegenhaus lassen sich auch hier marginale Putzschäden an den Wandoberflächen verzeichnen, während die Treppenstufen in allgemein gutem Zustand sind. Auch die Geländerkonstruktion weist keine massiven Beeinträchtigungen auf und wird lediglich durch geringfügige Rostschäden geprägt. Der zusätzliche Zugang an der Südwand wird als Temporärkonstruktion ausgebildet und derzeit nicht aktiv genutzt. Auch hier sind sämtliche Fensterelemente, die ident mit dem Aufbau der Öffnungen des westlichen Stiegenhauses in die Fassade eingebracht sind, in einem allgemein guten Zustand vorhanden. Ebenfalls sind hier lediglich auszutauschende Glasfüllungen sowie die bereits vollständige Abblätterung der äußeren Lackierung zu verzeichnen.



Bauzeitliches Geländer und Granittreppen



Bauzeitliches Geländer und temporäre Trennwand



Granittreppen und Feinklinkerplattenpflaster



Ehemaliger Südzugang zum Stiegenhaus von außen



Stiegenraum vom OG ins DG



Stiegenraum OG



Eisenstabgeländer und Holzlauf



Holzrahmenfenster von außen



Südzugang von innen

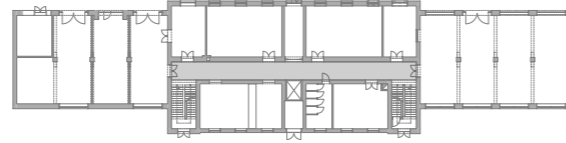


Bauzeitlicher Kellerabgang

## EG-16 Gangbereich Mitteltrakt

Fläche: 82,02 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,10 m



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: bauzeitliches Feinklinkerplattenpflaster, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung (s. EG-02)

drei doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktüren 150x255 cm, saniert und neu lackiert, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, zwei oberste Füllungen durch Drahtglaselemente ersetzt (s. EG-03; EG-04; EG-05)

bauzeitliches Windfangportal als Holzrahmenkonstruktion 230x385 cm, zwei symmetrische jeweils feststehende Flügel am Rand, zentrale Türblätter fehlen, horizontale Teilung und Ausbildung eines Oberlichts durch Kämpfer, blaugräuliche Farbgebung, zusätzliche Teilungen durch filigrane Sprossenelemente (s. EG-17)

Ostwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung (s. EG-01)

Südwand: zwei rechteckige Wanddurchbrüche in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen (s. EG-11)

Wanddurchbruch 220 cm breit über gesamte Bauwerkshöhe (Aufzugsschacht) (s. EG-12)

einflügelige, originale Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt weiße Lackierung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung (s. EG-13)

doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, saniert und neu lackiert, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, zwei oberste Füllungen durch Drahtglaselemente ersetzt (s. EG-14)

Westwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, herausgebrochene Füllungen provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt (s. EG-06)

Fenster: -

Beschreibung: Der zentrale Gangbereich teilt den mittleren Gebäudetrakt in nord- und südorientierte Räumlichkeiten und sorgt für die Erschließung sämtlicher Räume im Erdgeschoss. Er verfügt über eine Durchgangsbreite von 2,40 Metern, einem Bodenbelag aus bauzeitlichem Feinklinkerplattenpflaster sowie einem weißen Wand- und Deckenverputz.

Zustand/Schäden: Im Wand- und Deckenbereich kommt es zu wiederkehrenden, oberflächlichen Schäden des Putzes, während der Bodenbelag größtenteils vollständig und in akzeptablem Zustand vorhanden sind. Lediglich im Sockelbereich macht sich des Öfteren eine sichtbare Abnutzung oder stellenweise auch eine Zersplitterung der Fliesen bemerkbar.





Gangbereich Richtung Westen



Gangbereich Richtung Osten



Abnutzungsspuren/Putzschäden



Abnutzungsspuren/Putzschäden

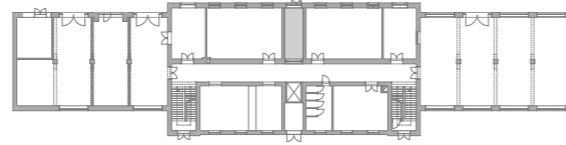


Orange-gelbliches Feinklinkerplattenpflaster

## EG-17 Eingangsbereich Mitteltrakt

Fläche: 16,94 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: bauzeitliches Feinklinkerplattenpflaster, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: bauzeitliches, dreiteiliges Holzrahmen-Haupteingangstor 200x380 cm, horizontale Teilung und Ausbildung eines Oberlichts durch Kämpfer, blaugräuliche Farbgebung, linker Teil (von innen betrachtet) feststehend, doppelflügelige Tür und Oberlichter nach außen öffnend, vertikale Dreiteilung des Oberlichts und zusätzliche horizontale Teilung der Hauptelemente durch filigrane Sprossen, außenliegende Gitterverzierung der einzelnen Öffnungen mittels Quadrateisen, Verglasung der Oberlichter durch Lagerglas, Füllung der Hauptelemente durch massives Holztürblatt im unteren Bereich, Metallblätter in den verbleibenden Bereichen und provisorisch (später hinzugekommenes) Plexiglas wo Originalfüllung fehlt

Südwand: bauzeitliches Windfangportal als Holzrahmenkonstruktion 230x385 cm, zwei symmetrische jeweils feststehende Flügel am Rand, zentrale Türblätter fehlen, horizontale Teilung und Ausbildung eines Oberlichts durch Kämpfer, blaugräuliche Farbgebung, zusätzliche Teilungen durch filigrane Sprossenelemente

Fenster: -

Beschreibung: Der zentrale, nördlich orientierte Eingangsbereich ist als Hauptzugang der gesamten Anlage zu sehen, der direkt in den querliegenden Verteilergang mündet. Er verfügt über ein aus der Bauzeit um 1916/17 erhaltenes, dreiflügeliges Eingangstor, welches aus höl-

zernen Türblättern mit Füllungsgittern aus Quadrateisen besteht. Zudem trennt ein mehrfach durch Sprossenelemente geteilter Windfang, dessen Türelemente bereits fehlen, den Zugangsbereich vom zentralen Gang der Anlage.

Zustand/Schäden: Wie im Gangbereich sind auch hier die Klinkerplatten des Bodenbelags in allgemein gutem Zustand und weisen nur im Sockelbereich partielle Schäden durch Abtragung auf. Auch an den Wand- und Deckenoberflächen findet man lediglich marginale Putzschäden, während auch der zugehörige Windfang ebenfalls gut erhalten ist und noch über sämtliche, intakte Glasfüllungselemente verfügt. Hingegen ist das dreiflügelige Eingangstor zum Teil durch Schäden beeinträchtigt, da Füllungselemente bereits herausgebrochen sind und die jeweiligen Stellen nun temporär mit Holzplatten als Sicht- und Witterungsschutz vernagelt wurden.



Blick Richtung Zugangsportal



Blick Richtung Aufzugsschacht



Nördlicher Hauptzugang

## OG-01 Halle Ostflügel

Fläche: 237,41 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,03 m

Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: sichtbare Oberkante der rohen Eisenbeton-Hohlkammerdecke, da Fußbodenaufbau (13 cm) fehlt

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: drei Eisenbetonstützen in den Abmessungen 45x45 cm, Weißkalkmörtelverputz  
drei durchlaufende Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm, Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Weißkalkmörtelverputz

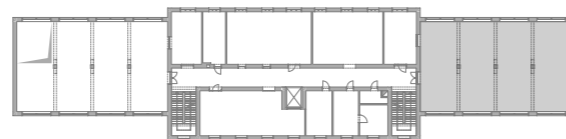
Türen/Öffnungen:

Westwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Fenster:

Nordwand: vier bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x300 cm, Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit Pressspanplatten vernagelt, asymmetrisch geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung



Südwand: vier bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x300 cm, Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit Pressspanplatten vernagelt, asymmetrisch geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Der östliche Gebäudetrakt wird auch im Obergeschoss vollständig durch eine großzügige Halle eingenommen, deren Freiraum lediglich durch drei Stützelemente unterbrochen wird. Sowohl an der Nord- als auch an der Südfront befinden sich jeweils vier symmetrisch angeordnete Fensteröffnungen.

Zustand/Schäden: Sowohl an Wand- als auch Deckenoberflächen sowie den tragenden Elementen im Innenraum sind eine Vielzahl an oberflächlichen Putzschäden ersichtlich. Besonders zu erwähnen ist jedoch der Wasserschaden an der östlichen Außenmauer sowie den Decken- und Tragwerkselementen im Bereich unter der Dachterrasse. Hier kam es durch Eindringen von Regenwasser aufgrund einer dazumal undichten Dachisolierung zur Durchfeuchtung des Betons an gewissen Stellen sowie zur Korrosion der innenliegenden Stahllarmierungen. Die Putzschicht ist an den Wänden nur noch partiell vorhanden und fehlt in einigen Bereichen des Raumes bereits in hohem Maß. Abgesehen davon fehlt der Fußbodenaufbau in der Halle zur Gänze und gibt den Blick auf die Oberkante der Rohbetondecke frei. Auch alle bauzeitlichen Eisensprossenfenster wurden durch provisorische Konstruktionen mit marginalem Lichteinfall ersetzt während die Oberkanten der Parapete nach Entfernen der Fensterbänke ausbetoniert wurden.





Bauzeitliches Türelement



Türelement von der Gangseite



Abnutzungen an Putzoberflächen



Eisenbetonstütze und -träger mit Voutenausbildung



Spuren ehemaliger Trennwände an Oberflächen



Wasserschäden unter der Terrasse und Sichtziegel



Ausbetonierte Fensterbänke und Fensterprovisorien



Abblättern der Putzoberfläche



Ausbesserungsarbeiten/Verspachtelungen

## OG-02 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 29,75 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,08 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz

Boden: sichtbare Oberkante der rohen Eisenbeton-Hohlkammerdecke, da Fußbodenaufbau (13 cm) fehlt

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

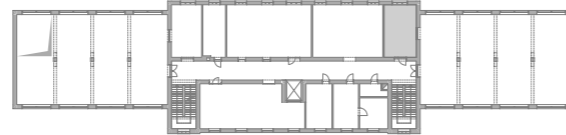
Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, provisorisch von Rauminnenseite mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen ebenfalls bauzeitliches, einflügeliges Holztürblatt eingebaut (vom ursprünglichen Standort entfernt) 100x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

Ostwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Deckenaussparung: 50x60 cm relativ zentral im Raum

Fenster:

Nordwand: Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 200x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend,



Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, in Ansätzen mithilfe PU-Schaum zur Dämmung ausgefüllt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Der kleinteilige Raum befindet sich im nordöstlichsten Teil des mittleren Gebäudetrakts, wird durch eine einflügelige, in ein Provisorium eingebaute, Originaltür erschlossen und verfügt zusätzlich über eine Fensteröffnung an der nördlichen Außenmauer.

Zustand/Schäden: Putzschäden sind in diesem Bereich sowohl an Wänden als auch an der Decke in überschaubarem Maß vorhanden und finden sich zumeist im Bereich um die Fensteröffnung. Das Fensterelement an sich wurde erst vor wenigen Jahren in die bestehende Öffnung eingebaut, ist demnach in gutem Zustand erhalten und wurde an den Rändern in Ansätzen zur Abdichtung mit PU Schaum ausgefüllt. Der Bodenbelag fehlt im gesamten Raum, wodurch die Oberkante der Rohbetondecke in Erscheinung tritt. Der ehemalige Wanddurchbruch zur östlich angrenzenden Halle wurde provisorisch mit Holzspanplatten verschlossen. An der Decke befindet sich relativ zentral im Raum eine Aussparung, die mit einem Holzrahmen umrandet ist.



Bauzeitliche Tür in Provisorium



Neues Fensterelement

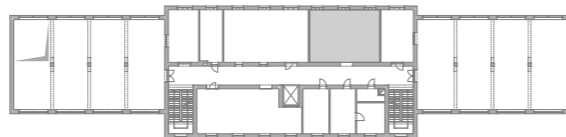


Deckenaussparung

## OG-03 Raum Nord-Ost Mitteltrakt

Fläche: 64,57 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m



Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke und zum Teil Einsicht in den inneren Aufbau da untere Druckplatten teilweise fehlen

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen

Fenster:

Nordwand: drei Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Der Raum wird vom Zentralgang aus durch einen bestehenden Wanddurchbruch ohne Türelement erschlossen und verfügt über drei symmetrisch angeordnete Fensterelemente an der Nordwand.

Zustand/Schäden: Der Bodenbelag des Raumes ist relativ eben ausgeführt, während die Decke ein durchaus chaotisches Bild vermittelt. Hier mussten die untenliegenden Druckplatten

des Deckenfeldes aufgrund der Einsturzgefahr zum Teil entfernt werden, wodurch der Blick in die, mit Schilfmatten ausgelegten, Hohlräume ermöglicht wird. An den Wandflächen ist nur noch partiell eine Putzschicht vorhanden, da in vielen Bereichen das rohe Ziegelmauerwerk zum Vorschein kommt. Die Fensterelemente sind wie im vorherigen Raum neu errichtet und in die bestehenden Wandöffnungen eingebracht worden, sowie mit PU Schaum stellenweise zur Dämmung ausgefüllt.



Baufällige Deckenuntersicht durch Brandschäden



Bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“



Sichtziegelmauerwerk



Neues Fensterelement



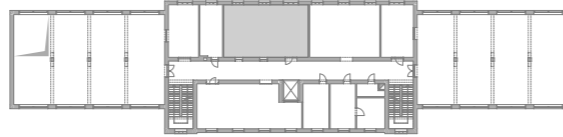
Freigelegte Hohlkammern



## OG-04 Raum Nord-West Mitteltrakt

Fläche: 77,63 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m



Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke und zum Teil Einsicht in den inneren Aufbau da untere Druckplatten teilweise fehlen

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock vorhanden, blaugräuliche Farbgebung, provisorische Füllung durch Pressspanplatten, dazwischen bauzeitliches einflügeliges Türblatt eingesetzt (vom ursprünglichen Standort entfernt) 90x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung  
zwei rechteckige Wanddurchbrüche in den Abmessungen 100x225 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weiße Farbgebung, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, Bodenschwelle 2 cm

Fenster:

Nordwand: Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 200x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

zwei Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Direkt gegenüber des Aufzugschachts befindet sich der derzeit einzige Zugang zum nördlich angesiedelten Raum, der über drei Fensteröffnungen verfügt, wobei ein Element im Sinne der außen symmetrischen Fassadengliederung andere Maße aufweist. Zwei weitere schmalere Wanddurchbrüche, die zu früherer Zeit (Datierung unklar) ebenfalls den Bereich erschlossen sind derzeit durch Holzplatten temporär verschlossen.

Zustand/Schäden: Die oberste Schicht des Bodenbelags wurde zum Teil abgetragen und auch die Putzschicht an den Wandoberflächen ist nur noch stellenweise vorhanden. Wie im vorherigen Raum mussten auch hier die untenliegenden Druckplatten der Hohlkammerdecke teilweise entfernt werden, da durch Brandschäden die Gefahr des Herabfallens von Deckenteilen besteht. Auch an den beiden bestehenden Holzrahmenstöcken in den schmalen Wandöffnungen sind deutliche Brandschäden zu erkennen. Die Fensterelemente sind neuartig und wurden erst vor einigen Jahren in die bestehenden Öffnungen eingegliedert. Ihre Teilungen und Proportionen sind jedoch genauestens dem Erscheinungsbild des Altbestands nachempfunden. Als Zugangselement wurde ein historisches einflügeliges Holztürblatt in die provisorische Rahmenkonstruktion des Wanddurchbruchs eingebaut.



Bauzeitliche Tür in Provisorium



Vernagelte Wandöffnungen

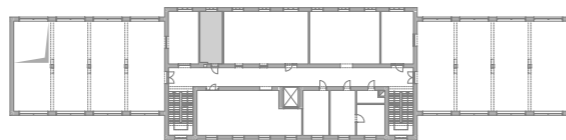


Neue Fensterelemente



Baufällige Deckenuntersicht durch Brandschäden

## OG-05 Raum Nord-West Mitteltrakt (kein Zugang!)



Fläche: 20,78 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Südwand: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt weiße Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

Fenster:

Nordwand: Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugraue Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Durch eine einflügelige Tür wird der kleinteilige Raum durch die Nordwand des zentralen Gangbereichs betreten, dessen Innenraum durch eine nördlich orientierte Fensteröffnung belichtet wird.

Zustand/Schäden: Die Zugangstür ist aus dem Originalbestand erhalten und befindet sich in einem allgemein guten Zustand. Lediglich die weiße Lackierung blättert an vereinzelten Stellen ab. Das Fensterelement wurde erst vor wenigen Jahren erneuert und verzeichnet daher noch keine Schäden oder Abnutzungsspuren.



Bauzeitliches Türelement



Neues Fensterelement



## OG-06 Raum Nord-West Mitteltrakt

Fläche: 27,73 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

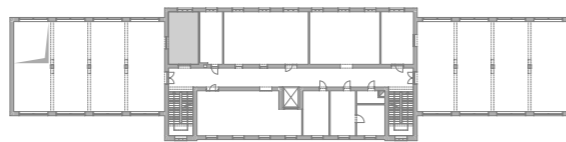
Türen/Öffnungen:

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weiße Farbgebung, Türblätter fehlen, Bodenschwelle 4 cm

Westwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, Öffnung provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Fenster:

Nordwand: Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 200x300 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung



Beschreibung: Durch einen Wanddurchbruch ohne Türelement gelangt man in den ebenfalls kleinteiligen Raum, der sich im nordwestlichsten Teil des Mitteltrakts befindet. Eine weitere Verbindung besteht in Form eines Wanddurchbruchs zur westlich angrenzenden Halle, der jedoch aktuell durch Holzplatten vernagelt ist.

Zustand/Schäden: Der Bodenbelag ist größtenteils ebenmäßig vorhanden, während die ehemalige Putzschicht nur noch stellenweise in Erscheinung tritt und durch Abblättern bereits oftmals den Blick auf das rohe Ziegelmauerwerk freigibt. Das Fensterelement wurde, wie die restlichen Öffnungen im Obergeschoss der nördlichen Mitteltraktfassade, vor kurzem erneuert. Sowohl rund um die südliche Zugangsöffnung als auch an der Innenwand rund um den Außenwanddurchbruch der Fensteröffnung sind Abbruchspuren ehemaliger Fenster- und Türrahmenelemente ersichtlich.



Neues Fensterelement in Nordfassade



Türschwelle/bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“



Sichtziegel und Putzwände

## OG-07 Halle Westflügel

Fläche: 237,41 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,90 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: drei Eisenbetonstützen in den Abmessungen 45x45 cm,  
Weißkalkmörtelverputz  
drei durchlaufende Eisenbetonträger in den Abmessungen 35x35cm,  
Weißkalkmörtelverputz, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am  
Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss,  
Weißkalkmörtelverputz

Türen/Öffnungen:

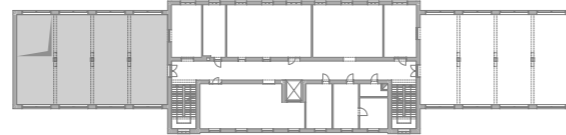
Ostwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen  
und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger  
Füllungsteilung, fehlende Kassettenelemente provisorisch mit Pressspanplatten  
vernagelt, Bodenschwelle 2 cm

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher  
Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, Öffnung provisorisch mit  
Pressspanplatten vernagelt

Fußbodenaussparung: 463x550 cm in nordwestlicher Raumecke über Traforaum  
(s. EG-09)

Fenster:

Nordwand: vier bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x300 cm,  
Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit  
Pressspanplatten vernagelt, asymmetrisch geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-  
elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des  
Parapets



ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Südwand: vier bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x300 cm,  
Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit  
Pressspanplatten vernagelt, asymmetrisch geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-  
elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des  
Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Durch ein doppelflügeliges Türelement aus dem bauzeitlichen Bestand wird die großzügige Halle betreten, deren Freifläche, wie bei den anderen Randbereichen der Anlage, nur punktuell durch drei Stützelemente unterbrochen wird. Belichtet wird der Raum sowohl von der Nord- als auch von der Südseite durch jeweils vier symmetrisch angeordnete Fensteröffnungen. In der nordwestlichen Raumecke befindet sich ein großzügiger Bodendurchbruch der den Blick in den darunterliegenden Raum (EG-09) ermöglicht.

Zustand/Schäden: Der Bodenbelag der Halle befindet sich in größtenteils gutem und ebemäßigem Zustand, während an den verputzten Oberflächen des Raumes vermehrt größere und kleinere Öffnungen sowie Schäden am Verputz und am dahinterliegenden Mauerwerk zu finden sind. Die originalen Eisensprossenfenster wurden temporär durch Holzrahmenkonstruktionen mit geringerer Belichtungsfläche ersetzt. Die doppelflügelige Eingangstür verzeichnet auch einige Spuren der Abnutzung sowie zum Teil fehlende Füllungselemente, deren Öffnungen nun temporär mit Holzplatten vernagelt wurden.



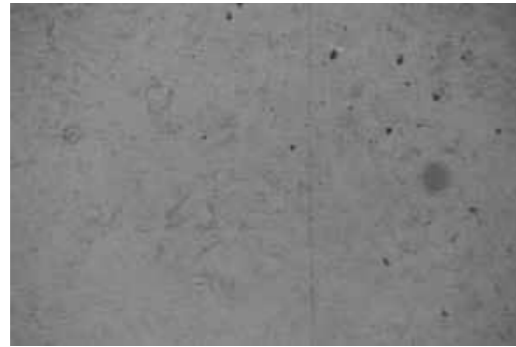
Bauzeitliches Türelement



Abnutzungsspuren in Stützen



Provisorisches Fensterelement



Bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“



Eisenbetonträger und Voutenausbildung



Eisenbetonstütze und -träger mit Voutenausbildung



Löcher in westlicher Außenmauer



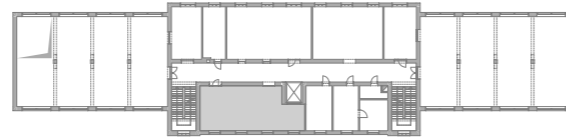
Spuren ehemaliger Trennwände



Provisorische Fensterelemente



## OG-08 Raum Süd-West Mitteltrakt (kein Zugang!)



Fläche: 75,05 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: : keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weißgelbliche Farbgebung, historische Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, weiße Farbgebung

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt

Fenster:

Südwand: vier bauzeitliche Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Nordwand gegen Aufzug: bauzeitliche Fixverglasung 180x350 cm, Parapethöhe 60 cm, oberer Abschluss an Deckenunterkante, eloxierter Metallrahmen und horizontale Teilung in 3 idente, übereinanderliegende Hauptelemente, kleinteilige,

annähernd quadratische, halbtransparente Segmente aus Drahtglas, eingebracht und montiert mittels Fensterkitt

Beschreibung: Zwischen dem westlichen Stiegenraum und dem Aufzugsschacht befindet sich der südseitig orientierte Raum mit vier symmetrisch angeordneten Fensteröffnungen. Von zwei bestehenden Wanddurchbrüchen in der Südwand ist einer aktuell durch Holzplatten geschlossen, während die andere Öffnung eine temporäre Plattenkonstruktion mit integriertem Türelement aufweist.

Zustand/Schäden: Von außen ist zu erkennen, dass sich die Fensteröffnungen in einem eher desolaten Zustand befinden und fehlende Glaselemente bereits durch provisorische Konstruktionen ersetzt werden mussten. Auch die Türöffnungen in den Raum wurden rein provisorisch durch Holzplatten geschlossen und das Türblatt gehört nicht zum historischen Altbestand der Anlage.



Provisorischer Zugang



Vernagelte Wandöffnung



Bauzeitliche Fensterelemente mit provisorischen Füllungen

## OG-09 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)

Fläche: 20,40 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

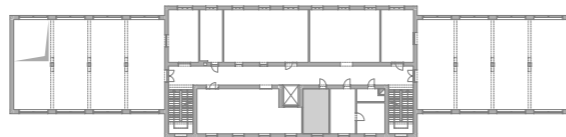
Türen/Öffnungen:

Nordwand: Wanddurchbruch in den Abmessungen 90x250 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, originales Türblatt fehlt, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, weiße Farbgebung

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Der kleinteilige Raum, angrenzend an den Liftschacht, wird durch eine einflügelige Tür betreten und verfügt über eine südseitig orientierte Fensteröffnung. Ehemals wurde der Raum als Sanitärbereich genutzt.



Zustand/Schäden: Auch hier weist das Fensterelement bereits ein brüchiges Erscheinungsbild auf und wird stellenweise durch Holz- und Plexiglasplatten temporär geschlossen. Der Türrahmen ist noch im Originalzustand erhalten, jedoch wurde eine provisorische Füllung aus Holzplatten und einem einflügeligen Türblatt eingebaut, welches nicht dem historischen Altbestand angehört.

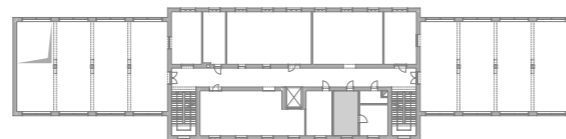


Provisorischer Zugang



Bauzeitliches Fensterelement

## OG-10 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)



Fläche: 19,81 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 90x250 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, originales Türblatt fehlt, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, natürliche Holzmaserung

Ostwand: Verbindungstür zum Nachbarraum, keine Maßangaben da kein Zutritt

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Fast ident mit dem vorherigen Bereich wird auch dieser Raum durch eine einflügelige Tür erschlossen, dem ein südseitig orientiertes Fensterelement zur Belichtung gegenüberliegt.

Zustand/Schäden: Die Zustände ähneln ebenfalls dem westlich angrenzenden Bereich, da auch hier ein historisches Kastenfensterelement in einem relativ brüchigen Zustand mit temporären Füllungen aus Holz- und Plexiglasplatten vorhanden ist. Zudem ist auch die Eingangssituation, bestehend aus einem originalen Türrahmen mit provisorischen Einbauten, ident mit dem Zugang des benachbarten Raumes.



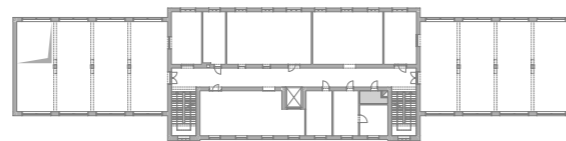
Provisorischer Zugang (rechts)



Bauzeitliches Fensterelement



### OG-11 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)



Fläche: 5,50 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: Wanddurchbruch in den Abmessungen 90x250 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, originales Türblatt fehlt, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt eingebaut (später hinzugekommen) 80x200 cm, natürliche Holzmaserung

Fenster: -

Beschreibung: Der kleinste Raum im Objekt wird durch eine einflügelige Tür erschlossen und weist keinerlei Fensteröffnungen und somit auch keine natürliche Belichtung auf.

Zustand/Schäden: Die Zugangssituation ist ident mit dem Eingangsportal des vorhergehenden Raumes, da zwar ein originaler Holzrahmenstock vorhanden ist, die provisorische Füllung jedoch aus Pressspanplatten sowie einem hölzernen Türblatt besteht, welches nicht dem historischen Altbestand angehört.



Provisorischer Zugang (links)

## OG-12 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)

Fläche: 15,18 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

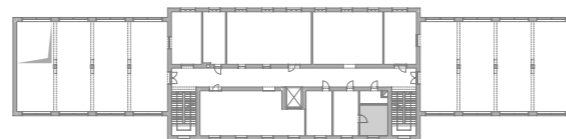
Türen/Öffnungen:

Westwand: Verbindungstür zum Nachbarraum, keine Maßangaben da kein Zutritt

Fenster:

Südwand: bauzeitliches Kastenfenster 150x300 cm, Parapethöhe 80 cm, Lackierung des Holzrahmens vollständig abgeblättert, äußere Ebene horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des äußeren Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht durch Plexiglas und Folie provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Einer der wenigen Räume der nicht direkt über den zentralen Mittelgang erschlossen wird befindet sich hinter dem fensterlosen Kleinraum und wird über eine einflügelige Verbindungstür durch den westlich angrenzenden Bereich erschlossen. Zwar ist er vom Gangbereich aus nicht direkt erreichbar, dafür verfügt der Raum durch die direkte Lage an der südlichen Fassade über eine Fensteröffnung.



Zustand/Schäden: Wie auch bei den anderen südseitig orientierten Räumen im Obergeschoss des mittleren Gebäudetrakts ist das original bestehende Kastenfensterelement auch hier bereits in einem desolaten Zustand vorhanden und wird wechselweise durch Holzplatten im Hauptelement sowie auch durch Plexiglasplatten im Oberlichtbereich temporär geschlossen.



Bauzeitliches Fensterelement

## OG-13 Gangbereich Mitteltrakt

Fläche: 85,26 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,10 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster

Boden: bauzeitliches Feinklinkerplattenpflaster, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

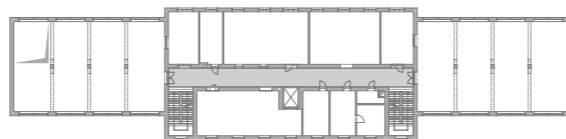
Türen/Öffnungen:

Nordwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, provisorisch von Rauminnenseite mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen ebenfalls bauzeitliches, einflügeliges Holztürblatt eingebaut (vom ursprünglichen Standort entfernt) 100x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. OG-02)

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen (s. OG-03)

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock vorhanden, blaugräuliche Farbgebung, provisorische Füllung durch Pressspanplatten, dazwischen bauzeitliches einflügeliges Türblatt eingesetzt (vom ursprünglichen Standort entfernt) 90x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung (s. OG-04)

zwei rechteckige Wanddurchbrüche in den Abmessungen 100x225 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weiße Farbgebung, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, Bodenschwelle 2 cm (s. OG-04)



einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt weiße Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. OG-05)

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weiße Farbgebung, Türblätter fehlen, Bodenschwelle 4 cm (s. OG-06)

Ostwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. OG-01)

Südwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weißgelbliche Farbgebung, historische Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, weiße Farbgebung (s. OG-08)

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock und Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt (s. OG-08)

Wanddurchbruch 220 cm breit über gesamte Geschosshöhe (Aufzugsschacht) (s. EG-12)

Wanddurchbruch in den Abmessungen 90x250 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, originales Türblatt fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, weiße Farbgebung (s. OG-09)

zwei rechteckige Wanddurchbrüche in den Abmessungen 90x250 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, blaugräuliche Farbgebung, originale Türblätter fehlen, provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, dazwischen Holztürblatt (später hinzugekommen) eingebaut 80x200 cm, natürliche Holzmaserung (s. OG-10; OG-11)



Westwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugrüne Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, fehlende Kassettenelemente provisorisch mit Pressspanplatten vernagelt, Bodenschwelle 2 cm (s. OG-07)

Fenster: -

Beschreibung: Wie auch im Erdgeschoss führt der zentrale Gangbereich der Länge nach durch den mittleren Gebäudetrakt und teilt die Räumlichkeiten hier in nord- und südorientierte Bereiche auf. Zudem liegt er in direkter Verbindung zu den beiden Stiegenräumen und sorgt für die Erschließung der unterschiedlichen Räume in alle Himmelsrichtungen. Aufgrund abnehmender Stärken der tragenden Mauerwerkselemente nach oben hin erweitert sich die Durchgangsbreite in diesem Geschoss bereits auf 2,50 Meter. Als Bodenbelag findet sich erneut eine Schicht aus bauzeitlichem Feinklinkerplattenpflaster, während Wand- und Deckenbereiche weiß verputzt sind.

Zustand/Schäden: Sowohl an den Wänden als auch der durchlaufenden Decke kommt es zu wiederkehrenden oberflächlichen Schäden und Abblättern der Putzschicht. Die Klinkerplatten am Boden und im Sockelbereich weisen einen allgemein guten Zustand auf und verfügen nur über grobe Verunreinigungen und stellenweise minimale Schäden, unter anderem im Sockelbereich.



Gangbereich Richtung Osten



Gangbereich Richtung Westen



Gangbereich und Stiegenraum Ost



Abnutzungsspuren und Ausbesserungsarbeiten

## DG-01 Terrasse Ostflügel

Fläche: 70,59 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: -

Wände: äußerer Fassadenverputz, Grobputz in Portlandzementmörtel, Feinputz in Weißkalkmörtel, hervortretende, horizontale Gestaltungselemente durch entsprechende Putzbehandlung

Boden: Betonsteinplatten in den Abmessungen 50x50 cm

Decke: -

Stützen/Träger: drei freistehende Massivpfeiler zwischen Geländerkonstruktion aus grobkörniger Betonmischung in den Abmessungen 35x35 cm und einer Höhe von 120 cm

zwei, an Außenwand angrenzende Massivpfeiler als Abschluss der Geländerkonstruktion aus grobkörniger Betonmischung in den Abmessungen 35x35 cm und einer Höhe von 120 cm

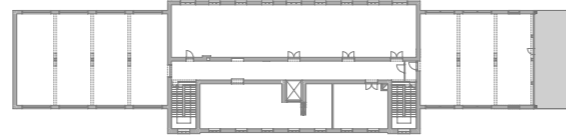
Türen/Öffnungen:

Westwand: Metalltür (später hinzugekommen) 80x200 cm, weiß lackiert, Einbau in Holzrahmenkonstruktion der provisorisch angebrachten Fensterfront (ebenfalls später hinzugekommen)

Fenster:

Westwand: Fensterfront (später hinzugekommen; Datierung unklar) 1210x435 cm, provisorische Abdichtung der gesamten Ostfassade gegen Außenraum durch Holzrahmenkonstruktion mit transparenter Plexiglasfüllung, Teilung der Fassade in drei vertikale sowie 16 horizontale Elemente, horizontale Regelmäßigkeit wird durch Einfügen der Türöffnung einmal unterbrochen

Beschreibung: Über die östliche Halle des Dachgeschosses betritt man durch eine derzeit provisorisch errichtete Glasfassadenfront die großzügige Terrasse der Anlage. Dieser Freiraum ermöglicht einen weitläufigen Ausblick in Nord-, Ost- und Südrichtung. Fünf massive, sym-



metrisch angeordnete Betonpfeiler sind noch aus dem bauzeitlichen Zustand erhalten und dienten ehemals der Verankerung des Eisengeländers.

Zustand/Schäden: Das historische Geländer wurde temporär entfernt, wird jedoch stets aufbewahrt und befindet sich in einem soliden Zustand, wodurch ein erneuter Einbau durchaus möglich wäre. Die Fugen zwischen den Bodenplatten sind durch Moosbewuchs gefüllt, weisen ansonsten jedoch eine intakte Beschaffenheit auf. Die transparente Fassadenfront ist lediglich als temporäre Konstruktion aus Holzrahmenelementen und füllenden Plexiglasplatten konzipiert und bedarf auf Dauer einer neuen, witterungsbeständigeren Abdichtung gegen den Außenraum.



Betonsteinplatten als Bodenbelag



Provisorische Plexiglasfront



Geteilte Glasfront mit Holzrahmen



Angrenzender Massivpfeiler



Freistehender Massivpfeiler

## DG-02 Halle Ostflügel

Fläche: 181,74 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,03 m

Wände: materialsichtiges Ziegelmauerwerk

Boden: sichtbare Oberkante der rohen Eisenbeton-Hohlkammerdecke, da Fußbodenaufbau (13 cm) fehlt

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke, im Bereich des ehemaligen Giebeldachs (östliches Raumdrittel) Untersicht provisorische Holzrahmensparrenkonstruktion mit Abdeckung durch Pressspanplatten

Stützen/Träger: fünf Eisenbetonstützen in den Abmessungen 30x30 cm, Rohbetonoberfläche  
drei durchlaufender Eisenbetonträger in den Abmessungen 30x30cm, Rohbetonoberfläche, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, Rohbetonoberfläche

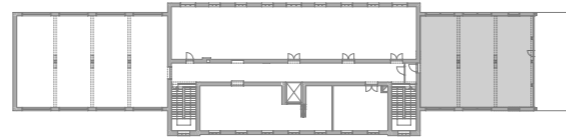
Türen/Öffnungen:

Westwand: einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 100x220 cm, Rahmen weiß lackiert, bauzeitliches Türblatt ersetzt (Datierung unklar) durch Metalltürblatt, Oberfläche grau lackiert, Wand zum Gang im Bereich der Türöffnung schmaler ausgeführt als restliche Westwand, Sturzausbildung über Zugang in sichtbarer, leicht gewölbter Ziegelausführung, Bodenschwelle 2 cm

Ostwand: Metalltür (später hinzugekommen) 80x200 cm, weiß lackiert, Einbau in Holzrahmenkonstruktion der provisorisch angebrachten Fensterfront (ebenfalls später hinzugekommen)

Fenster:

Ostwand: Fensterfront (später hinzugekommen; Datierung unklar) 1210x435 cm, provisorische Abdichtung der gesamten Ostfassade gegen Außenraum durch



Holzrahmenkonstruktion mit transparenter Plexiglasfüllung, Teilung der Fassade in drei vertikale sowie 16 horizontale Elemente, horizontale Regelmäßigkeit wird durch Einfügen der Türöffnung einmal unterbrochen

Nordwand: zwei bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x280 cm, Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit Pressspanplatten vernagelt, mittig geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

bauzeitliches Kastenfenster 150x280 cm, Parapethöhe 80 cm, Holzrahmen weiß lackiert, innere Ebene ohne Glasfüllungen, beide Ebenen horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung beider Oberlichter durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht in äußerer Ebene durch Plexiglas provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Südwand: zwei bauzeitliche Wandöffnungen in den Abmessungen 380x280 cm, Parapethöhe 80 cm, provisorische Füllung durch Holzrahmenkonstruktion mit Pressspanplatten vernagelt, mittig geteiltes Oberlicht aus Plexiglas-elementen, ehemalige, innenliegende Fensterbank entfernt und Oberkante des Parapets ausbetoniert, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

bauzeitliches Kastenfenster 150x280 cm, Parapethöhe 80 cm, Holzrahmen weiß lackiert, innere Ebene ohne Glasfüllungen, beide Ebenen horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung beider Oberlichter durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, äußere Ebene im Bereich des Hauptflügels von innen mit Pressspanplatten vernagelt da Glaselemente fehlen, Oberlicht in äußerer Ebene durch Plexiglas provisorisch gefüllt, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung



**Beschreibung:** Im obersten Stockwerk der Anlage befindet sich im östlichen Gebäudetrakt ein besonders repräsentativer Bereich, der sich von den restlichen Räumlichkeiten nochmals deutlich abhebt. Es handelt sich erneut um einen einzigen, großzügigen Hallenraum der lediglich durch zwei zentral angeordnete, lastabtragende Stützen unterbrochen wird. Jedoch wird dieser Bereich nicht wie die anderen Hallen über die Nord- und Südfassade belichtet, sondern zusätzlich dazu noch über eine großzügige Fensterfront an der östlichen Außenwand, die zudem direkt auf eine großzügige Flachdachterrasse führt, deren Fläche etwa einem Drittel der gegenständlichen Halle entspricht. Ein weiteres Merkmal bilden die bestehenden Giebelwände aus Mauerwerk und Beton zwischen denen einst ein transparentes Giebeldach aus einer Glas-Stahl-Konstruktion gespannt war. Gegenwärtig wird der östlichste Bereich der Halle jedoch mit einem hölzernen Flachdachprovisorium eingedeckt, da der transparente Giebel vor einiger Zeit (Datierung unklar) aus Sicherheitsgründen abgetragen werden musste.

**Zustand/Schäden:** Der Fußbodenaufbau fehlt im Bereich dieses Raumes komplett und gibt den Blick auf die rohe Oberkante der Hohlkammerdecke frei. Die Innenwände sind allesamt unverputzt und zeigen das rohe Ziegelmauerwerk, welches wiederkehrende Unebenheiten und Öffnungen durch ehemalige Rohrverlegungen sowie Anschlüssen an Kamingruppen aufweist. An der unverputzten Rohdecke sind noch ehemalige Aussparungen für Überdachentlüftungstränge erkennbar, während sowohl Decken, Böden und Wandflächen noch sichtbare Anschlüsse abgebrochener Zwischenwände aufweisen. Auch an den rohen, unverputzten Stützen sind Spuren der Abnutzung erkennbar, die größtenteils provisorisch verspachtelt wurden. Sämtliche großformatige Eisensprossenfenster wurden zeitweilig entfernt und durch temporäre Konstruktionen ersetzt, die den Raum zwar in deutlich geringerem Maß belichten, ihn jedoch weiterhin vor äußeren Einflüssen schützen. Die beiden original erhaltenen Kastenfenster an der Nord- sowie Südfassade und die provisorische, östlich gelegene Front befinden sich in einem äußerst baufälligen Zustand und müssen ebenfalls bereits durch provisorische Elemente geschlossen werden, da sämtliche bauzeitliche Glasfüllungen bereits fehlen.



Metalltür mit Sturzausbildung



Bauzeitliches Fensterelement Süd



Bauzeitliches Fensterelement Nord



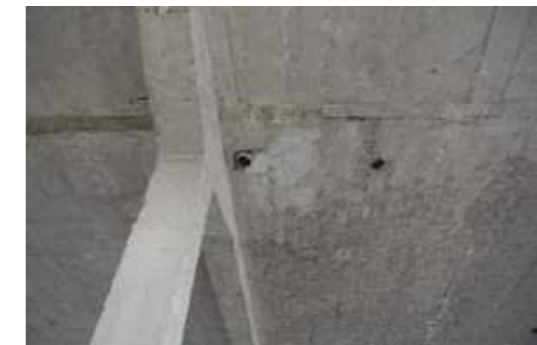
Provisorisches Front aus Plexiglas und Holzrahmen



Metalltür in provisorischer Glasfront



Provisorisches Fensterelement



Unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke

### DG-03 Raum Nord Mitteltrakt

Fläche: 225,18 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,95 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz

Boden: bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, zum Teil materialsichtig und zum Teil Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

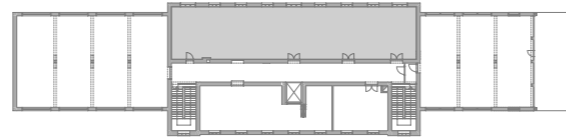
Türen/Öffnungen:

Südwand: drei doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktüren 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

einflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassettentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

Fenster:

Nordwand: sechs Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 150x280 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung aus Distanz direkt in Mauerwerk verschraubt, in Ansätzen mithilfe PU-Schaum zur Dämmung ausgefüllt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung



drei Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 200x280 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung aus Distanz direkt in Mauerwerk verschraubt, in Ansätzen mithilfe PU-Schaum zur Dämmung ausgefüllt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Im Gegensatz zu den ansonsten eher kleinteiligen Bereichen im mittleren Gebäudetrakt erstreckt sich in diesem Fall ein Raum an der nördlichen Fassade über die gesamte Länge des zentralen Trakts der Anlage. Er verfügt über insgesamt neun Fensteröffnungen Richtung Norden und kann über vier bestehende Originaltüren aus dem Altbestand betreten werden.

Zustand/Schäden: Der Bodenbelag kennzeichnet sich durch Risse, ist aber ansonsten in einem relativ guten Zustand erhalten. Ganz anders jedoch ist die Beschaffenheit sämtlicher Wand- und Deckenoberflächen zu beurteilen, da sich hier deutlich die entstandenen Brandschäden bemerkbar machen. Dunkle Verfärbungen und stellenweise Abblättern der Putzschicht sind geringfügigere Mängel, jedoch ist auch eine deutliche Durchbiegung des tragenden Deckenelements innerhalb des Raumes zu erkennen, die eine zunehmende Beeinträchtigung der Tragfähigkeit vermuten lässt. Ebenso lassen sich im Raum mehrere verbliebene Anschlüsse abgebrochener Zwischenwände erkennen, da der Bereich früher in mehrere Zimmer abgetrennt war. Die Türen sind aus dem historischen Altbestand erhalten und weisen Gebrauchs- sowie Abnutzungsspuren auf. Die Fensterelemente wurden jedoch vor einigen Jahren vollständig erneuert, dem Altbestand nachempfunden und sind in einem guten Zustand vorzufinden. Anzumerken ist hier jedoch ein sichtbarer Spalt von mehreren Zentimetern zwischen dem Einbaurahmen und dem Wanddurchbruch, der in Ansätzen mit PU Schaum zur Dämmung ausgefüllt wurde.



Schäden durch Brandbelastung im Deckenbereich



Schäden durch Brandbelastung im Deckenbereich



Schäden durch Brandbelastung im Deckenbereich



Schäden durch Brandbelastung im Deckenbereich



Bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“



Bauzeitliches Türelement



Bauzeitliches Türelement



Rückstände früherer Trennwände



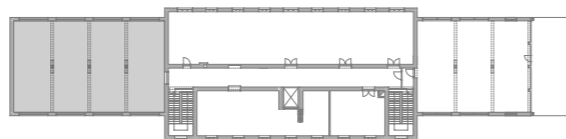
Einbringen neuer Fensterelemente



## DG-04 Halle Westflügel

Fläche: 241,40 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 3,92 m



Wände: Ziegelmauerwerk zum Teil mit Weißkalkmörtelverputz zum Teil materialsichtiges Mauerwerk

Boden: sichtbare Oberkante des Unterlagbetons, da bauzeitlicher Bodenbelag „Feuertrotz“ fehlt

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke

Stützen/Träger: drei Eisenbetonstützen in den Abmessungen 30x30 cm, gesamte Tragstruktur oberflächlich saniert und weiß verputzt  
drei durchlaufende Eisenbetonträger in den Abmessungen 30x30cm, gesamte Tragstruktur oberflächlich saniert und weiß verputzt, geradlinige, dreiecksförmige Voutenausbildung am Übergang der Säule zum Träger für einen gleichmäßigeren Kräftefluss, gesamte Tragstruktur oberflächlich saniert und weiß verputzt

Türen/Öffnungen:

Ostwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugrüne Farbgebung, Türblätter fehlen, Bodenschwelle 2 cm

Fenster:

Nordwand: vier bauzeitliche Fassoneisenfenster 380x280 cm, Parapethöhe 80 cm, zwei fixe Kämpfer teilen in Horizontalrichtung, drei fixe Mittelpfosten teilen in Vertikalrichtung, filigrane Sprossenteilung in Horizontal- und Vertikalrichtung, jeweils sechs Drehflügel im unteren Drittel, sowie zwei kleinteiligere, öffnbare Flügel für Reinigungsarbeiten im mittleren Drittel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Befestigung in Winkeleisenrahmen samt Pratzen, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung, hellgraue Lackierung der Oberflächen

Südwand: vier bauzeitliche Fassoneisenfenster 380x280 cm, Parapethöhe 80 cm, zwei fixe Kämpfer teilen in Horizontalrichtung, drei fixe Mittelpfosten teilen in Vertikalrichtung, filigrane Sprossenteilung in Horizontal- und Vertikalrichtung, jeweils sechs Drehflügel im unteren Drittel, sowie zwei kleinteiligere, öffnbare Flügel für Reinigungsarbeiten im mittleren Drittel, sämtliche Flügel nach innen öffnend, Befestigung in Winkeleisenrahmen samt Pratzen, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung, hellgraue Lackierung der Oberflächen

Beschreibung: Die letzte Halle der Anlage nimmt den gesamten Bereich des Westflügels im Dachgeschoss ein und wird wie alle anderen großformatigen Randbereiche durch drei zentriert-symmetrisch angeordnete Stützelemente unterbrochen. Sowohl an der südlichen als auch nördlichen Außenmauer finden sich jeweils die vier, ebenfalls symmetrisch liegenden, bauzeitlichen Fensterelemente aus Eisenrahmenkonstruktionen.

Zustand/Schäden: Die oberste Schicht des Bodenbelags wurde entfernt und gibt den Blick auf die relativ ebene Fläche des Unterlagbetons frei. Während die westliche und östliche Innenwand und die sichtbaren Träger- sowie Stützelemente erst kürzlich neu verputzt wurden (Datierung unklar), weisen die südliche und nördliche Wand noch deutliche Unebenheiten in der veralteten Putzschicht sowie im Mauerwerk auf. Die sichtbare Rohunterkante der Decke verzeichnet minimale Rissbildungen und stellenweise leichte Wasserschäden, die sich jedoch auf den westlichen Rand des Raumes beschränken und vermutlich aufgrund der derzeit unvollständigen Dacheindeckung über dem Westflügel entstanden sind, da hier aktuell keine schützende Blecheindeckung vorhanden ist. Die Fensterelemente sind in ihrem bauzeitlichen Zustand erhalten, weisen jedoch partielle Undichtheit sowie Rostschäden an den Oberflächen der Rahmen und Sprossen auf. Links und rechts neben den Wanddurchbrüchen für die Fenster finden sich jeweils Öffnungen im Mauerwerk da hier vermutlich einst die ehemaligen Fensterbänke montiert waren.



Bauzeitliche Fassoneisenfenster mit Öffnungsflügeln



Sichtmauerwerk in Heizkörpernischen



Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke



Sichtbare Rissbildung in der Tragstruktur



Sichtbare Oberkante des Unterlagbetons



Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke



Sanierte und neu verputzte Tragelemente



Außenansicht der bauzeitlichen Fassoneisenfenster

## DG-05 Raum Süd-West Mitteltrakt

Fläche: 96,05 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,08 m

Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz

Boden: sichtbare Oberkante der rohen Eisenbeton-Hohlkammerdecke, da Fußbodenaufbau (13 cm) fehlt

Decke: Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke

Stützen/Träger: -

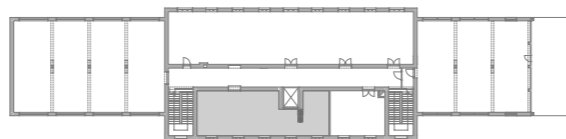
Türen/Öffnungen:

Nordwand: rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weißgelbliche Farbgebung, Türblätter fehlen

Decke: Aussparung für Dachausstieg in den Abmessungen 70x70 cm, grenzt an südliche Kante des Liftschachts an, inkl. eiserner Leiter aus dem Originalbestand (60 cm breit, 435 cm hoch)

Fenster:

Südwand: fünf Kastenfenster ohne innere Ebene (2008-2015 erneuert) 150x280 cm, Parapethöhe 80 cm, optisch dem Altbestand nachempfunden, raumseitige Laibungsverkleidung, blaugräuliche Lackierung, horizontale Teilung durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung von Hauptelement und Oberlicht, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, Laibung direkt in Mauerwerk verschraubt, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, Oliven und Beschläge historisch nachempfunden, sichtbare, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung



Nordwand gegen Aufzug: bauzeitliche Fixverglasung 180x350 cm, Parapethöhe 60 cm, oberer Abschluss an Deckenunterkante, eloxierter Metallrahmen und horizontale Teilung in 3 idente, übereinanderliegende Hauptelemente, kleinteilige, annähernd quadratische, halbtransparente Segmente aus Drahtglas, eingebracht und montiert mittels Fensterkitt

Beschreibung: Südlich des Mittelgangs betritt man den großzügigen Raum durch einen offenen Wanddurchbruch, dem sämtliche Türelemente fehlen. Der gesamte Bereich wandert um den Aufzugsschacht herum wodurch der Raum eine gewisse U-Form bildet und zudem über fünf idente Fensteröffnungen verfügt. Eine bauzeitlich bestehende Fixverglasung ermöglicht einen Einblick in den Aufzugsschacht und eine Deckenaussparung samt eiserner Originaltreppe führt zum bestehenden Dachausstieg des Objekts.

Zustand/Schäden: Wieder einmal wurde hier der gesamte Bodenbelag entfernt, wodurch die Rohdeckenoberkante zum Vorschein kommt. An den Wandflächen sind oberflächliche Putzschäden, Verfärbungen sowie Ausbesserungen durch Verspachtelungen erkennbar, während die unverputzte Rohdecke einen durchaus mangelfreien, ebenmäßigen Eindruck macht. An den Wandoberflächen sind auch hier vereinzelt Rückstände bereits abgebrochener Zwischenwände aus Ziegelmauerwerk ersichtlich, die ehemalige Raumtrennungen anzeigen. Bemerkenswert ist in diesem Raum jedoch der präzise und saubere Einbau der neuartigen Fensterelemente, deren Proportionen und Teilungen ebenfalls dem bauzeitlichen Altbestand nachempfunden wurden. Sämtlich Zwischenräume wurden genauestens verspachtelt, sodass der Abschluss des Laibungsrahmens exakt in einer Flucht mit der Innenwandebene liegt und eine saubere Fläche ohne jegliche Spalträume bildet. In den bestehenden Heizkörpernischen unter den Fensterelementen befinden sich noch beiderseits sichtbare Schäden am Mauerwerk. Da diese Öffnungen jeweils ident in jeder Nische vorzufinden sind waren hier vermutlich Teile der ehemaligen Heizkörperrohre oder deren Ventile eingebracht.





Neue Fensterelemente



Dachausstieg mit Eisentreppe



Bestehende Heizkörpernische



Ausbesserungsarbeiten an Wänden und Decken



Untersicht unverputzte Eisenbeton-Hohlkammerdecke



Reste ehemaliger Trennwände



Fensterelement zum Liftschacht



Bauzeitlicher Holzrahmenstock



Sichtbare Oberkante der Rohdecke



Neue Fensterelemente an der Südfassade

## DG-06 Raum Süd-Ost Mitteltrakt (kein Zugang!)

Fläche: 42,13 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: keine Angaben möglich

Wände: keine Angaben möglich

Boden: keine Angaben möglich

Decke: keine Angaben möglich

Stützen/Träger: -

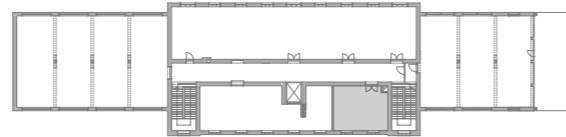
Türen/Öffnungen:

Nordwand: doppelflügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kassetentürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm

Fenster:

Südwand: zwei bauzeitliche Kastenfenster 150x280 cm, Parapethöhe 80 cm, Holzrahmen weiß lackiert, horizontal geteilt durch Kämpfer im oberen Drittel, gleichmäßige Dreiteilung des Oberlichts durch vertikale Sprossenelemente, vertikale Teilung des äußeren und inneren Hauptflügels durch asymmetrisch angeordneten Mittelpfosten, filigrane, horizontale Sprossenteilung in Hauptflügelementen, links Stulpflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, rechts Drehflügel bei Hauptflügel und Oberlicht, Hauptflügel nach innen öffnend, Oberlichtflügel nach außen öffnend, bestehende Heizkörpernische unter Fensteröffnung

Beschreibung: Den zweiten, ebenfalls südseitig orientierten Raum im Dachgeschoss des mittleren Gebädetrakts findet man östlich des Aufzugschachts mit einer doppelflügeligen Originaltür als Zugangportal. Der Raum wird einseitig über zwei Fensteröffnungen in der südlichen Fassadenfront belichtet.



Zustand/Schäden: Die doppelflügelige Zugangstür aus dem historischen Altbestand der Anlage weist Gebrauchsspuren sowie einen zunehmenden Verlust der blaugräulichen Farbgebung auf. Von außen begutachtet, ist der Zustand der Fensterelemente im Vergleich zu den anderen original bestehenden Kastenfenstern nicht als völlig desolat zu beurteilen und wurde scheinbar zwischenzeitlich zumindest einer Sanierung unterzogen.



Bauzeitliche Fensterelemente an der Südfassade

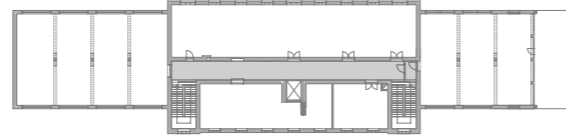


Bauzeitliches Türelement

## DG-07 Gangbereich Mitteltrakt

Fläche: 82,64 m<sup>2</sup>

Raumhöhe: 4,10 m



Wände: Ziegelmauerwerk mit Weißkalkmörtelverputz, bauzeitlicher Sockel in allen Bereichen 30 cm hoch aus zwei Scharen Feinklinkerplatten, orange-gelbliche Farbgebung, Hohlkehlfornsteine zum Anschluss an das Fußbodenpflaster, provisorische Holzrahmentrennwände mit Pressspanplatten vernagelt, im Bereich der Stiegenkerne platziert

Boden: bauzeitliches Feinklinkerplattenpflaster, 2,5 cm stark, orange-gelbliche Farbgebung

Decke: Untersicht Eisenbeton-Hohlkammerdecke, Weißkalkmörtelverputz

Stützen/Träger: -

Türen/Öffnungen:

Nordwand: drei doppel­flügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktüren 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kasset­entürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. DG-03)

Nische 160 cm breit, 260 cm hoch, 35 cm tief, Boden mit gelblichen Feinklinkerplattenpflaster ausgelegt, 2,5 cm stark

ein­flügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 90x220 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kasset­entürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. DG-03)

Ostwand: ein­flügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 100x220 cm, Rahmen weiß lackiert, originales Türblatt ersetzt durch Metalltürblatt grau lackiert, Bodenschwelle 2 cm (s. DG-02)

provisorische Trennwand Richtung Halle Ostflügel: ein­flügelige, bauzeitliche Holz­türblatt 100x220 cm, eingebaut in Holzrahmentrennwand zur Abgrenzung der Stiegenräume zum Dachgeschoss, blaugräuliche und weiße Farbgebung, Kasset­entürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle durch

provisorischen Holzrahmen 5cm

Süd­wand: zwei Holz­türblätter 80x210 cm, Türblatt weiß lackiert, eingebaut in temporäre Holzrahmentrennwand zur Abgrenzung der Stiegenräume zum Dachgeschoss, Bodenschwelle durch provisorischen Holzrahmen 5cm

rechteckiger Wanddurchbruch in den Abmessungen 160x260 cm, bauzeitlicher Holzrahmenstock, weißgelbliche Farbgebung, Türblätter fehlen (s. DG-05)

Wanddurchbruch 220 cm breit über gesamte Geschosshöhe (Aufzugsschacht) (s. EG-12)

doppel­flügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Kasset­entürblatt mit gleichmäßiger Füllungsteilung, Bodenschwelle 2 cm (s. DG-06)

West­wand: doppel­flügelige, bauzeitliche Holzrahmenstocktür 150x255 cm, Rahmen und Türblatt blaugräuliche Farbgebung, Türblätter fehlen, Bodenschwelle 2 cm (s. DG-04)

Fenster: -

Beschreibung: Wie in den darunterliegenden Geschossen befindet sich auch im obersten Stockwerk ein durchlaufender Mittelgang im zentralen Gebäudetrakt, der an sämtliche Räume im Geschoss angebunden ist. Ebenso wie die anderen Erschließungszonen besteht der Bodenbelag auch hier aus orange-gelblichen Feinklinkerplatten, die auch einen Sockel an den weiß verputzten Wänden ausbilden. Im Vergleich zu den darunterliegenden Geschossen wird der Gangbereich derzeit durch temporäre Holzrahmenkonstruktionen mit Holzplattenfüllungen von den beiden Erschließungskernen abgetrennt. Eingebraachte Türöffnungen in den provisorischen Wänden ermöglichen dennoch eine intakte Verbindung der Stiegenräume zum obersten Gangbereich.

Zustand/Schäden: Sowohl die Klinkerplatten als auch die verputzten Wand- und Deckenoberflächen weisen keinerlei gröbere Schäden auf und verzeichnen lediglich partielle Verunreinigungen oder Verfärbungen. An den Putzoberflächen sind zum Teil Stellen erkennbar, die durch Spachtelmasse ausgeglichen wurden und nun durch eine geringfügig andere Farbgebung in den Vordergrund treten.





Gangbereich Richtung Westen



Provisorische Trennwand im Osten



Ausbesserungsarbeiten

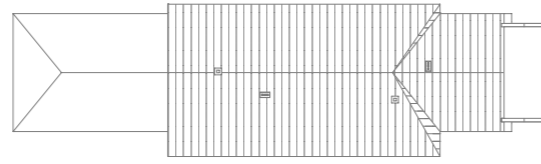


Bauzeitlicher Sockel aus Feinklinkerplattenpflaster



Bauzeitlicher Holzrahmenstock zu DG-04

## Dach



### Aufbau/Material:

Westflügel: flach geneigter Dachstuhl als Holzkeilpfostenkonstruktion über Flachdecke Dachgeschoss, darüber Bitumenbeschichtung als oberste Lage, Blechfalzeindeckung fehlt

Mitteltrakt und Ostflügel: flach geneigter Dachstuhl als Holzkeilpfostenkonstruktion über Flachdecke des Dachgeschosses mit Firstverlauf über nordseitiger Mittelmauer, Blechfalzeindeckung samt Firstkappenabdeckung, blaugrüne Farbgebung

Ostflügel (Bereich ehemaliges Giebeldach): provisorische Eindeckung durch Holzrahmenkonstruktion mit darüberliegenden Sparren, obere Abdeckung mit Pressspanplatten, Aufsparrendämmung und Folieneindeckung

### Öffnungen durch Kamine/Abzüge:

Deckenaussparung für Dachausstieg 70x70 cm, vierseitige Einfassung auf Betonrahmen aufgesetzt, darüber voller Holzdeckel mit Blecheindeckung wie Dachhaut 85x110 cm, größer dimensioniert als Deckenaussparung, von allen Seiten mit Dachblech umschlossen, blaugrüne Farbgebung

mehrere Überdachentlüftungsstränge, ebenfalls mit schützender Blecheindeckung

vier massive Rauchfänge aus Ziegelmauerwerk im Bereich des Mitteltrakts (zwei Mal quadratisch, zwei Mal längliche Kamingruppe), 100-120 cm Höhe, Auffüllung der Fugen mittels Portlandzementmörtel, Sockelbereich Blecheindeckung läuft hoch bis 20-25 cm, Rauchfangabdeckplatte aus Portlandzementbeton, Mischverhältnis 1:5, 7 cm hoch, 10 cm Ausladung

Beschreibung: Über eine Dachausstiegsluke mit einer Deckenaussparung der Dimensionen 70x70 cm ist der Dachraum des Objekts für Werks- oder Reparaturarbeiten erreichbar und begehbar. Der Dachstuhl weist eine sehr flache Neigung auf und besteht aus einer Holzkeilpfostenkonstruktion, die auf der ebenen Geschossdecke aufsitzt und durch eine Blechfalzeindeckung vor Witterungseinflüssen geschützt wird. Der Dachstuhl über dem Westflügel

wird jedoch nur durch eine Bitumenbeschichtung abgedichtet und nicht durch eine zusätzliche Blechschicht vor äußeren Einwirkungen geschützt.

Da das ehemals baufällige, einsturzgefährdete Giebeldach bereits abgetragen werden musste, wird der östlich gelegene Raum derzeit durch eine provisorische Holzrahmensparrenkonstruktion geschützt, die durch eine Aufsparrendämmung sowie Folieneindeckung gegen Wettereinflüsse abgedichtet wurde.

Halbrunde Blechdachrinnen laufen sowohl nord- als auch südseitig an der Dachkante entlang und sorgen an den vier zulaufenden Eckpunkten der Fassade für eine adäquate Vertikalentwässerung zum umlaufenden Gelände.

Der Ausblick vom Dachraum verläuft in Richtung Nord-Ost über den gesamten Stadtraum Fischamends bis hin zum Gelände des Wiener Flughafens sowie der dahinterliegenden Landeshauptstadt. Die südwestliche Gegend jedoch wird durch weitläufige Feld- und Hügellandschaften geprägt, die unter anderem auch als historische Stätte der ehemaligen Militäraeronautischen Anstalt anzusehen ist, da hier einst das ausgedehnte Flugfeld der Anlage zu finden war.

Zustand/Schäden: Da bei der Begehung nur der Zustand der obersten Dachhaut beurteilt werden konnte, können keine Aussagen über die Beschaffenheit der hölzernen Unterkonstruktion getroffen werden. Die Blecheindeckung ist stellenweise von Korrosionsschäden überzogen und fehlt über dem Westflügel vollständig, da sie scheinbar nach den Sturmschäden im Jahr 2007 abgetragen und seitdem nicht mehr erneuert wurde. Die östlichen Giebelwände bestehen nach wie vor in ihrem Originalzustand und leiden sichtlich unter den konstanten Witterungseinflüssen des Außenraums. Der damalige Innenputz bröckelt zunehmend ab und die obersten Schichten des Mauerwerks erscheinen stellenweise recht lose.



Blecheindeckung mit Gefälle über Mitteltrakt



Blecheindeckung mit Gefälle über Mitteltrakt



Bauzeitliche Giebelwände über dem Osttrakt



Bauzeitliche Giebelwände über dem Osttrakt



Massiver Rauchfang aus Ziegelmauerwerk



Massiver Rauchfang aus Ziegelmauerwerk



Bestehende Dachentwässerung des Mitteltrakts



Bestehende Dachausstiegsluke



## DANKE

Ein herzliches Dankeschön möchte ich zunächst an meine Betreuerin Birgit Knauer richten. Vielen Dank für die Unterstützung vom Start bis zur Fertigstellung meiner Diplomarbeit, für die entgegengebrachte Expertise bei sämtlichen Fragestellungen sowie Unklarheiten und dem kontinuierlichen, hilfreichen Feedback, wodurch diese Arbeit profitieren und bis zu ihrem heutigen Stand wachsen konnte.

Im Hinblick auf zahlreiche wissenswerte Erzählungen und Geschichten rund um die Fischamender Luftfahrt möchte ich ein herzliches Dankeschön an Herrn Franz Lorenz vom Fischamender Heimatmuseum aussprechen. Vielen Dank für viele informative Gespräche sowie die Bereitstellung unzähliger, originaler Fotodokumente aus dem Archiv des Museums, die diese Arbeit enorm bereichern.

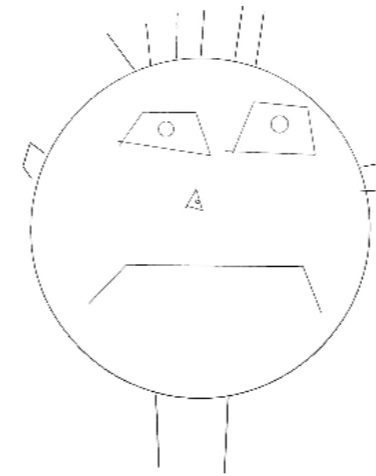
Infolgedessen gilt ein großer Dank auch Herrn Rudolf Ster von der Interessensgemeinschaft Luftfahrt Fischamend. Nach einer langwierigen, erfolglosen Suche bauzeitlicher Planunterlagen in verschiedenen Archiven war das Glück schlussendlich doch noch auf meiner Seite. Somit vielen herzlichen Dank an Herrn Ster für die Übermittlung der originalhistorischen Baupläne der ehemaligen Werksanlage aus dem Jahr 1916.

Des Weiteren möchte ich nun meiner Freundin Stefanie Strohmaier danken. Wenn ich auf mein Studium zurückblicke, denke ich auf jeden Fall die gewonnene Freundschaft mit Dir. Ich danke Dir vielmals für deine stetige Aufmunterung, das gegenseitige Aufbauen und Unterstützen und für die vielen schönen Momente, die wir im Laufe unserer Studienzeit gemeinsam erleben durften. Du und auch Alex, Luise und Martin habt das Studium neben der vielen Arbeit zu einer erheiternden und schönen Zeit gemacht.

Auch meinem Freund Dominik Sulzgruber möchte ich herzlichst für die laufende mentale Unterstützung während dieser Zeit danken. Manchmal braucht es einfach jemanden, bei dem man jammern und mitschgern kann, wenn gerade alles schief läuft ... oder der Kater zwei Tage vorm Korrekturtermin den Computerbildschirm zerstört ... (An dieser Stelle ein Dankeschön auch an Mozart, der mir klar gemacht hat, wenn es einmal Zeit für eine Pause war.)

Apropos Pausen: Vielen Dank auch an alle meine guten Freunde und Bekannten, bei denen zwischen dem Stress und der harten Arbeit während des Studiums immer wieder Zeit für eine Auszeit war. Gemeinsam lachen, feiern und etwas unternehmen hat mich oftmals aus dem alltäglichen Trott herausgeholt und mir wieder neue Energie zum Weiterarbeiten gegeben. (Dieser Dank gilt natürlich auch meiner lieben Coletta ... ein Ausritt mit Dir sorgte stets für neuen Elan und motivierte mich zum Weitermachen.)

Den größten Dank möchte ich nun aber meinen Eltern, Birgit und Alfred, entgegenbringen. Ohne Eure Unterstützung, Eure Motivation und Eure stetige Fürsorge wäre ich heute nicht hier. Danke dass ihr in jeder Lebenslage zu mir gestanden, immer an mich geglaubt und mir stets den Rücken gestärkt habt. Ohne Euch hätte sich auch diese Diplomarbeit nicht auf diese Weise entwickelt und wäre nun nicht das, was sie schlussendlich geworden ist: eine Zusammentragung der Unterstützung von Eurer beiden Seiten. Zum einen bin ich äußerst stolz darauf, in die Fußstapfen meines Papas treten zu dürfen und nun in Zukunft denselben Beruf ausüben zu können. Zum anderen verdanke ich meiner Mama die Grundidee zu dieser Arbeit und freue mich zudem ein Thema zu behandeln, welches auch sie als Stewardess persönlich betrifft und schon immer faszinierte: die Luftfahrt. Danke danke danke an Euch beide (ich könnte es nicht oft genug sagen) und ein dickes Bussi!



Meine erste CAD-Zeichnung „Mein Papa Architekt Waller“, September 2004



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.