



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

Die Baugeschichte der ehemaligen DDSG-Werft in Korneuburg

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Caroline Jäger-Klein

Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege
e251-1 Fachgebiet Baugeschichte und Bauforschung

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Thomas Hennerbichler

Matr. Nr.: 0825090

Innstraße 2/12, 1200 Wien

thomas_hennerbichler@hotmail.com

Wien, am 28. Oktober 2015

Unterschrift

ABSTRACT

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit der baulichen Entwicklung der ehemaligen DDSG-Werft (Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft) in Korneuburg, die 1852 formell gegründet und 1993 in ihrem Betrieb aufgelassen wurde. Auf Basis von Literatur, bisher nicht veröffentlichtem historischem Planmaterial, historischem Fotomaterial sowie Zeitzeugenangaben wird die Baugeschichte der Werft im Allgemeinen wie auch jene der Arbeiterkolonie sowie einzelner Industriegebäude textlich und grafisch rekonstruiert. Der Einfluss der beiden Architekten Othmar von Leixner und Alexander Popp auf die bauliche Entwicklung stellt ebenfalls einen zentralen Aspekt dieser Arbeit dar. In weiterer Folge sollen zusammenfassend Charakteristik und Wert der jeweiligen Objekte festgestellt werden. Den Abschluss der Arbeit bildet die Untersuchung der Baulichkeiten am Werftareal hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeit des Bundesdenkmalamtes sowie die denkmalpflegerische Wertefeststellung in Anlehnung an die Theorien von Alois Riegl und Max Dvořák.

Baugeschichte/DDSG/Korneuburg/Werft/Industriearchitektur/
Denkmalschutz/Bau- und Reparaturwerft/Othmar von Leixner/Alexander Popp

This diploma thesis explores the physical and structural development of the former DDSG-shipyard (Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft) in Korneuburg, which was formally founded in 1852 and shut down in 1993. Based on relevant literature, previously undisclosed plans and blueprints, historical photographs and oral history, the shipyard's building history in general as well as the history of the „Arbeiterkolonie“ and individual industrial buildings is reconstructed. Othmar von Leixner's and Alexander Popp's architectural influences on the development of the buildings are addressed as they represent another central aspect of this thesis. In further consequence, the characteristics and value of the respective objects are determined. The last part of the thesis focusses on analysing the area's buildings with regard to the administrative authority of the Federal Monuments Office (Bundesdenkmalamt) as well as the evaluation of cultural heritage preservation following the theories of Alois Riegl and Max Dvořák.

building history/DDSG/Korneuburg/shipyard/industrial architecture/
heritage protection/Othmar von Leixner/Alexander Popp

DANKSAGUNG

Allen voran möchte ich mich bei meiner Diplomarbeitsbetreuerin Caroline Jäger-Klein für ihren unermüdlichen Einsatz und die professionelle Betreuung bedanken. Großer Dank gebührt auch Otto Pacher vom Museumsverein Korneuburg, der durch seine Unterstützung bei Fragen jeglicher Art immer für mich zur Verfügung stand. Ich bedanke mich auch bei allen Kollegen und Freunden, die sehr angeregt mit mir über meine Diplomarbeit diskutierten und somit einen wichtigen Beitrag zum Gelingen leisteten. Allen Studierenden, die im Rahmen von Seminararbeiten eine wichtige Vorarbeit für das Verfassen meiner Diplomarbeit geleistet haben, möchte ich ebenfalls danken.

Nicht zuletzt bedanke ich mich bei Angelika sowie bei meinen Eltern Maria und Manfred Hennerbichler, die mir zu jedem Zeitpunkt das nötige Vertrauen in meine Studien entgegengebracht haben. Euch und meiner Großmutter Marianne, die unseren gemeinsamen Weg leider schon während meines Studiums verlassen musste, möchte ich diese Arbeit widmen.

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG.....	8
WERFTGESCHICHTE IM ÜBERBLICK	15
ARBEITERKOLONIE.....	27
OBJEKT 26 - MATROSENZIMMER.....	45
OBJEKT 60 - ADMINISTRATIONSGEBÄUDE	56
OBJEKT 61 - PORTIERHÄUSCHEN UND EINFAHRTSTOR	76
OBJEKT 58 - MASCHINENSCHMIEDE	84
OBJEKT 5 - DIE ALTE GIEßEREI	94
OBJEKT 55 - MASCHINENWERKSTÄTTE	103
OBJEKTE 64A + 64B BZW. OBJEKTE 176 + 177.....	116
OBJEKT 66 - ÖL- UND FARBENMAGAZIN.....	130
OBJEKT 68 - INVENTARMAGAZIN	136
OBJEKT 63 - DAMPFKRAFTANLAGE	151
OBJEKT 69 - FEUERWEHR, SANITÄT UND TISCHLERMAGAZIN	167
OBJEKT 83 - SCHIFFSSCHMIEDE STAPEL 3	177
OBJEKT 84 - ZIMMERMANNSWERKSTÄTTE.....	192
OBJEKTE 15 UND 16 - TISCHLEREI UND GATTERSÄGMASCHINHAUS	199

OBJEKT 100	212
DENKMAPFLEGE AN DER WERFT KORNEUBURG	222
SCHLUSSFOLGERUNGEN	230
LITERATURVERZEICHNIS	232
ABBILDUNGSVERZEICHNIS UND BILDNACHWEIS	237
ANHANG	241

EINLEITUNG

Die „k.k. priv. Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (DDSG) nutzte einen Seitenarm am linken Donauufer bei Korneuburg bereits ab 1846,¹ noch vor der formellen Gründung des Werftbetriebes im Jahr 1852 als Winterhafen, der durch 1849 eingeleitete Adaptierungsmaßnahmen in weiterer Folge zu einem Reparaturhafen ausgebaut werden sollte. Der Bau des ersten Hellings mit drei Stapelflächen 1864 ermöglicht, dass noch im selben Jahr die ersten Güterkähne mit Handnietung hergestellt werden konnten.² Somit hatte sich der Betrieb rasch von einem Winter- und Reparaturhafen zu einer Schiffsbauwerft entwickelt, dessen Fläche sich bis 1890 von 12000 m² auf 27000 m² vergrößerte.³ 1910 unterzeichnete die DDSG einen staatlichen Subventionsvertrag und leitete damit noch vor dem Ersten Weltkrieg eine Expansion des Werftbetriebes in den Jahren 1910 bis 1914 auf eine Fläche von etwa 95000 m² ein.⁴ Ab 1913 begann Othmar von Leixner mit der Entwurfsplanung der Arbeiterkolonie am Werftgelände, deren Errichtung schließlich 1916 stattfindet. Großzügig expandiert wurde auch im Zeitraum von 1938 bis 1945, als die Werft von den Nationalsozialisten in die Reichswerke Hermann Göring eingegliedert und zum kriegswichtigen Betrieb erklärt wurde.⁵ Nach der Befreiung durch die Alliierten 1945 steht die Werft bis 1955 unter sowjetischer Verwaltung, bis sie im Rahmen der Verhandlungen um den Österreichischen Staatsvertrag an die Republik Österreich übergeben wird. Ab 1974 bildete die Werft Korneuburg gemeinsam mit der Schiffswerft Linz die „Österreichische Schiffswerften Aktiengesellschaft Linz – Korneuburg“⁶, die im Zuge anhaltender wirtschaftlicher Probleme gegründet wurde. Die Schließung des

¹ DOSCH, Franz, Donauwerften mit Geschichte, Bilder der Schifffahrt, 2011, S. 51

² STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe Niederösterreichs, 2006, S. 400

³ STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 401

⁴ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, Betriebsrat der ÖSWAG (Hrsg.), Studien zur Geschichte und Politik in Oberösterreich, Band 6, 1990, S. 21

⁵ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 58

⁶ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft, 2008, S. 76

Werftbetriebes vollzog sich schließlich nach 151-jährigem Bestehen im Jahr 1993, nach der Fertigstellung des Wiener Schulschiffes.⁷



Abbildung 1: Das Schulschiff Bertha von Suttner an ihrem Standort im 21. Wiener Gemeindebezirk;
Quelle: Stadt Wien / PID

Im Zuge der Schließung der Werft kam die bauliche Entwicklung der Werft keinesfalls zum Stillstand, so wurden die Objekte 5 und 63 noch im Jahr 1993 abgebrochen. Des Weiteren wurde Objekt 66 2004, die Objekte 69 und 83 2005 abgebrochen. 2004 erfolgte per Bescheid⁸ eine denkmalpflegerische Unterschutzstellung der Objekte 55, 58, 64a + 64b sowie der Objekte 60 und 61, letztere jedoch nur in ihrer Außenerscheinung. Eine bauhistorische Erforschung der ehemaligen DDSG-Werft Korneuburg wurde im Zuge der Unterschutzstellung jedoch nicht durchgeführt.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Bauhistorie der Schiffswerft Korneuburg im Allgemeinen, sowie jene der Arbeiterkolonie und der Objekte 26, 60, 61, 58, 5, 55, 64a + 64b bzw. 176 + 177, 66, 68, 63, 69, 83, 84, 15 + 16 sowie 100 textlich zu rekonstruieren um in weiterer Folge deren Charakteristik und Wert festzustellen. Beginnend mit der Entwicklung des Gesamtareals soll die Bauhistorie neben der textlichen Beschreibung auch mithilfe eines Baualtersplanes grafisch dargestellt werden. Die Arbeiterkolonie wird danach als eigenständiges Kapitel ausgeführt, da diese in ihrer Funktion als Wohnbau im Gegensatz zu den Industriebauten steht, die zur Produktion von Schiffen gebaut wurden. Auch hinsichtlich der Gesamtkonzeption der Arbeiterkolonie als städtebauliche Anlage bedarf diese einer gesonderten Behandlung. Weiters gilt es im Zuge dieses Kapitels zu klären, ob die Arbeiterkolonie Othmar von Leixner oder Alexander Popp in ihrer Rolle als Architekt zuzuordnen ist.

⁷ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 90

⁸ Bundesdenkmalamt, Bescheid GZ 11.803/1/2004

Die Abfolge der Beschreibung der Einzelobjekte erfolgt grundsätzlich von Osten nach Westen und entspricht somit im Wesentlichen auch der Chronologie der baulichen Entwicklung. Zum besseren Verständnis muss angemerkt werden, dass die Objekt Nummerierung der Gebäude, beginnend mit der niedrigsten Zahl, der tatsächlichen Entstehungsreihenfolge entspricht.

Die bauhistorische Aufarbeitung erfolgt unter Zuhilfenahme von historischen Plan-, Foto-, und Textquellen sowie Literatur, die im Kapitel „Forschungsstand“ detaillierter erläutert werden. Die Werftkolonie wie auch die Einzelobjekte werden zuerst hinsichtlich ihrer ursprünglichen Planung und Errichtung untersucht, in weiterer Folge werden die Veränderungen an der Bausubstanz durch Um- und Zubaumaßnahmen erläutert. Darauf folgt die Untersuchung der aktuellen Nutzung sowie des Zustandes der Objekte, wie wir sie heute vorfinden können. Abschließend wird zusammenfassend in verkürzter Form die Charakteristik und der Wert des jeweiligen Objektes ausformuliert.

Darüber hinaus wird das Werftareal als Gesamtes hinsichtlich der Entwicklung nach Schließung des Werftbetriebes im Jahr 1993 sowie hinsichtlich des Denkmalschutzes analysiert. Es gilt festzustellen, für welche Objekte in einem weiteren Schritt eine Unterschutzstellung im Sinne des Denkmalschutzgesetzes anzustreben wäre.

FORSCHUNGSSTAND

Während die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung der DDSG in der Publikation „ROT-WEISS-ROT AUF BLAUEN WELLEN“ bereits 1979 von Grössing, Funk, Sauer und Binder einer bis dahin umfassenden Untersuchung unterzogen wurde, begann die wissenschaftliche Aufarbeitung der Bauhistorie der DDSG-Werft in Korneuburg bedeutend später. Auch Franz Pisecky schildert in seiner 1990 erschienenen Publikation „150 Jahre Eisenschiffbau an der österreichischen Donau“ die Baugeschichte der Werft nur am Rande. Vielmehr behandelt er den Schiffsbau und die wirtschaftlichen Ereignisse rund um den Werftbetrieb während seines Bestehens.

Als Startschuss für die bauhistorische Dokumentation kann die Fotodokumentation von Gerhard A. Stadler aus dem Jahr 1991 gesehen werden, der die Werft noch im Zustand des aktiven Betriebes festhielt. Diese Dokumentation entstand im Rahmen einer Begehung des Werftgeländes von Stadler mit dem damaligen Leiter des Wiener Schulschiffes Hubert Giracek. Stadler beschreibt in seiner 2006 erschienenen

Publikation „Das industrielle Erbe Niederösterreichs“ überblicksmäßig unter anderem auch die Entwicklung der Schiffswerft Korneuburg. Im Zuge der Schließung des Werftbetriebes am Standort Korneuburg im Jahr 1993 wurden alle Unterlagen, die für die weitere Nutzung des Geländes nicht mehr benötigt wurden entsorgt. Davon bedroht waren auch die Materialien der ehemaligen Anlagenwirtschaft, unter welchen sich auch das gesamte Planmaterial der Anlagen und Gebäude befanden. Peter Langhammer, zu dieser Zeit Obmann des Museumsvereines Korneuburg, wurde über die geplante Entsorgung informiert. So versuchte dieser in Eigenregie diese Unterlagen aus der Anlagenwirtschaft vor der Entsorgung zu retten, was ihm größtenteils auch gelang. Bis zum Jahr 1999 verblieben die geretteten Unterlagen, ohne sie zu sichten, im Stadtmuseum Korneuburg, ehe etwa die Hälfte der Unterlagen als Dauerleihgabe an die Österreichische Nationalbibliothek weitergegeben wurden. In einem nächsten Schritt wurden diese Materialien von der Nationalbibliothek an das Österreichische Staatsarchiv, Abteilung Verkehr, weitergeleitet.⁹ Mit der Sichtung und Sortierung des im Staatsarchiv gelagerten Planmaterials durch Caroline Jäger-Klein und Otto Pacher, der bis zur Schließung der Werft als Leiter der Anlagenwirtschaft in der Werft beschäftigt war, begann 2011 die eigentliche Aufarbeitung der Werft unter dem Aspekt der bauhistorischen Entwicklung. Das von Otto Pacher als Zeitzeuge überlieferte Wissen rund um die Entwicklungen der Werft stellt zudem eine entscheidende Quelle hinsichtlich des Verständnisses für die Abläufe des Werftbetriebes dar. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sowie das im Zuge dessen digitalisierte Planmaterial stellte die Grundlage für die Erarbeitung von studentischen Seminararbeiten am Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Wien unter der Betreuung von Caroline Jäger-Klein und Sabine Plakolm dar. Dazu verfassten im Zeitraum von 2011 bis 2013 neben dem Autor der vorliegenden Arbeit außerdem Anita Bartos, Alexis Antolak Clark, Petra Gradinger, Stefan Heger, Max Hofmann, Sophie Höller, Georg Köfer, Robert Kornmüller, Aizada Madalieva, Daniela Mayer, Michaela Mörk, Corinna Pavlas, Beate Ponsold, Sebastian Sattlegger, Markus Sax, Anja Seliger, Anna Tomschik, Claudia Vogetseder, Isabella Wimmer und Carina Zabini Seminar- und Bachelorarbeiten zu einzelnen Objekten sowie zur allgemeinen baulichen Entwicklung der Werft, die neben dem originalen Planmaterial aus dem Staatsarchiv eine wichtige Grundlage für die vorliegende Arbeit darstellen.

⁹ aus dem Schriftverkehr mit Ing. Otto Pacher vom 25.9.2015

Anita BARTOS	Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg
Alexis Antolak CLARK	Bauhistorische Dokumentation der Objekte 176 und 177 auf dem Werftgelände Korneuburg
Petra GRADINGER	Der Stephansbinder, Die Holzkonstruktion in der Schiffswerft Korneuburg
Stefan HEGER	Dokumentation und Vergleichsversuche der Objekte 83-84 in der Schiffswerft Korneuburg, Geschichtliche Untersuchung der Schiffswerft Korneuburg im Hinblick auf die Gebäude Schiffsbauhalle und Lackiererei für den Stapel 3 Objekt 83 und Zimmermannswerkstatt Objekt 84
Thomas HENNERBICHLER	Bauhistorische Dokumentation von einzelnen Objekten der ehem. DDSG-Werft Korneuburg
Max HOFMANN	Dokumentation und Vergleichsversuch der Objekte 66 und 68 in der ehemaligen DDSG Schiffswerft in Korneuburg
Sophie HÖLLER	Die Verwaltungsgebäude der Werft Korneuburg im Vergleich zu Peter Behrens Industriearchitektur
Georg KÖFER	Die alten Werftanlagen der DDSG in Budapest-Alt-Ofen und in Pantschowa bei Belgrad an der Temesmündung im Vergleich mit der neuen Werftanlage der Stadtwerke in Klagenfurt am Friedelstrand von Günther Domenig und Volker Giencke
Robert KORNMÜLLER	Werft Korneuburg – Hangar Halle 100
Aizada MADALIEVA	Repräsentationsgebäude der Zwischenkriegszeit, am Beispiel des Chile-Hauses in Hamburg, des DDSG-Gebäudes in Beograd und des Hafenverwaltungsgebäudes in Moskau
Daniela MAYER	Die nicht mehr existenten und noch existenten Krane der Ex-DDSG Werft in Korneuburg
Michaela MÖRK	Plandokumentation der Schiffswerft Korneuburg
Corinna PAVLAS	Die Direktionsbauten der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Die DDSG Gebäude und die Bau-Typologie im Vergleich: DDSG-Direktionsgebäude – Verwaltungsgebäude der Nussdorfer Wehr - Heinrichshof
Beate PONSOLD	Forschungen zum Werftgelände der ehemaligen DDSG in Korneuburg, Untersuchung des Objektes 58
Sebastian SATTLEGGGER	Alexander Popp's Architektureinfluss auf die Werftgebäude in Korneuburg und die Industriebauten der Hermann-Göring-Werke Linz
Markus SAX	Ehemalige – DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“
Anja SELIGER	OTHMAR LEIXNER (1874-1927), Ein Architekt zwischen Tradition und Moderne.
Anna TOMSCHIK	Werftkolonie Korneuburg als Beispiel österreichischer Arbeitersiedlungen

Claudia VOGETSEDER	Biografie des Architekten Alexander Popp
Isabella WIMMER	Die historische Entwicklung der Werften Korneuburg und Linz
Carina ZABINI	Bauhistorische Dokumentation der Objekte 5, 15, 16 und 26 auf dem Werftgelände in Korneuburg

Pacher leistete mit der Zuordnung der Objektnummern zu den jeweiligen Gebäuden 2011 eine wichtige Vorarbeit, um die Systematik der baulichen Entwicklung und die Objekt Nummerierung nachvollziehen zu können. Beispielsweise erhielt die ehemalige Gießerei die Objekt Nummer 5, die sie im Laufe ihres Bestehens ununterbrochen beibehielt.

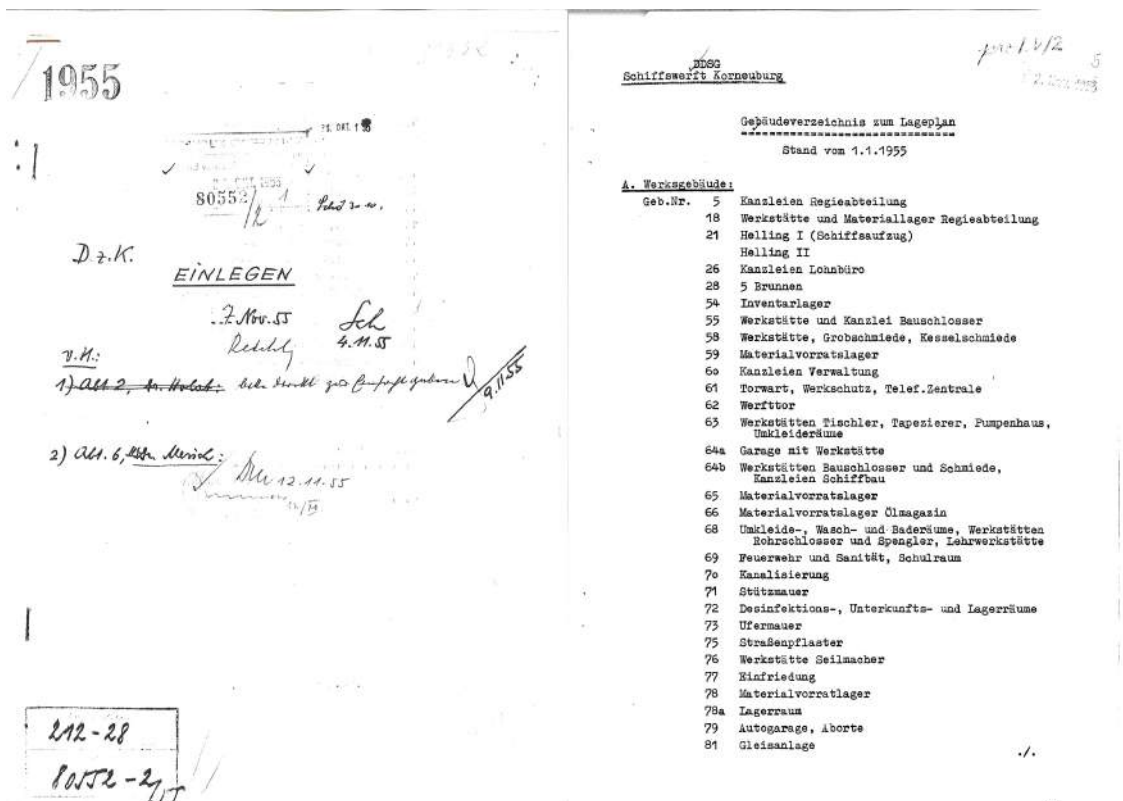


Abbildung 2: Ausschnitt der Objekt Nummerierung aus der Beilage zum Werkspass aus dem Jahr 1955

Ab 2012 beginnt Pacher die im Stadtmuseum Korneuburg verbliebenen Pläne zu sichten und zu sortieren. Pacher legt im September 2013 in weiterer Folge einen Katalog über das sortierte Planmaterial an, aus welchem ersichtlich wurde, welche Pläne für die jeweiligen Gebäude überliefert wurden. Das gesammelte Planmaterial umfasst mehrere hundert Pläne, die vom Autor im August 2015 vollständig digitalisiert wurden. Diese Sammlung umfasst Lagepläne des Werftareales, Entwurfs- sowie Umbaupläne einzelner Objekte, Gelb-Rot-/Rot-Blau-Pläne wie auch

Fachplanungen von einzelnen Gewerken und technische Pläne der Kräne. Während sich das im Österreichischen Staatsarchiv befindliche Planmaterial auf die originalen Entwurfspläne einzelner Objekte bezieht, ist im Bezug auf die Umbaumaßnahmen der einzelnen Objekte das Material aus dem Stadtmuseum Korneuburg äußerst aufschlussreich. Zudem befinden sich unzählige Lagepläne im Stadtmuseum, die einen Überblick über die Entwicklung des Werftareales als Gesamtes geben. Unterstützend wurden für die Beschreibung der bauhistorischen Entwicklung auch historische Fotografien aus dem Stadtmuseum Korneuburg sowie aus dem Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek herangezogen.

Die Planung der Arbeiterkolonie wird im Eintrag über Alexander Popp im Architektenlexikon des Architekturzentrums Wien angeführt, und auch Helmut Weihsmann ordnet in „In Wien erbaut“ Popp die Arbeiterkolonie zu.

Die Ansuchen um Befugnis eines Zivilarchitekten der Architekten Othmar von Leixner (1925) und Alexander Popp (1937) klärten die Einflussnahme der beiden Akteure auf das Baugeschehen an der Werft Korneuburg, im Speziellen hinsichtlich der Zuordnung der Arbeiterkolonie zu Othmar v. Leixner, die so auch aus Leixners Publikation „Entwürfe für Kleinbauten im Sinne bodenständiger Architektur in Österreich“ aus dem Jahr 1914 eindeutig hervorgeht.

Einblick in die Perspektive eines Arbeiters der Werft gibt Oskar Absolon, der selbst als Lehrling seine Karriere im Betrieb startete, in „Die Arbeiter an der Donau“, 1990 herausgegeben vom Betriebsrat der ÖSWAG. Auch Stefan Wunderl greift in seiner 2008 an der Universität verfassten Diplomarbeit „Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft“ diese Thematik auf.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

DDSG	Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft
ÖIAG	Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft
ÖSWAG	Österreichische Schiffswerften Aktiengesellschaft
SUEK	Schiffs-, Umwelt- und Elektrotechnik GmbH
USIA	Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich

WERFTGESCHICHTE IM ÜBERBLICK

Anno 1829 vollzieht sich die Gründung der „Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“, die mit dem Schiff „FRANZ I“ am 17. September 1830 den Schiffsverkehr zwischen Wien und Budapest aufnimmt, der ab 1831 als regelmäßige Linie geführt wird. Ab 1846 trägt die „Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“ die Firmenbezeichnung „Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“.¹⁰ Ebenfalls 1846 beginnt man den Seitenarm am linken Donauufer bei Korneuburg als Winterhafen für die zu diesem Zeitpunkt fast vierzig Schiffe umfassende Flotte zu nutzen¹¹ ehe 1849 Adpatierungsmaßnahmen hinsichtlich einer Nutzung des Areales als Reparaturhafen eingeleitet werden.¹² Die formelle Gründung der Schiffswerft Korneuburg erfolgt 1852, die neben Reparaturarbeiten schon nach einigen Jahren mit dem Bau der ersten Warenboote beginnt.¹³ Ebenfalls 1852 beginnt man mit der Errichtung von ersten hölzernen Werkstätten und Magazingebäuden.¹⁴ Insofern kann das Jahr 1852 als Startzeitpunkt für die bauliche Entwicklung der DDSG-Werft Korneuburg angesehen werden.

BAULICHE ENTWICKLUNG VON 1852 - 1909

Beginnend mit der 1852 vollzogenen Gründung des Werftbetriebes am Standort Korneuburg startet eine erste Bauphase, die bis 1909 andauert, ehe Othmar von Leixner in das Baudepartment der DDSG eintritt und speziell aus Sicht der Architektur eine neue Phase einläutet.

Auf dem 12 000 m² großen Areal existieren zunächst diverse Maschinen ein damals „Kranich“ genannter Kran, Gerüst- und Schiffsbettungshölzer, Ruderboote, Ketten und

¹⁰ http://www.ddsg-blue-danube.at/de/ueber_uns_geschichte, Stand 10.10.2015

¹¹ DOSCH, Franz, Donauwerften mit Geschichte, 2011, S. 51

¹² STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 400 - 401

¹³ DOSCH, Franz, Donauwerften mit Geschichte, 2011, S. 51

¹⁴ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 21

Seilwinden. Vorrangiges Ziel ist zu Beginn die Produktion von hölzernen Kähnen, Pontons sowie von Landungsbrücken.¹⁵

Von 1860 bis 1900 entstehen am Werftgelände mit Ausnahme der Objekte 5 und 26 ausschließlich Gebäude in Holzbauweise. Im Konkreten handelt es sich dabei um die Objekte 1 - 4, 6, 8 - 21, 25, 27, 28, 31 - 34, 36, 38 und 39,¹⁶ die mit Ausnahme des Objektes 39 und der 1900 errichteten Stapelanlage auf dem Lageplan aus dem Jahr 1897¹⁷ dokumentiert sind.

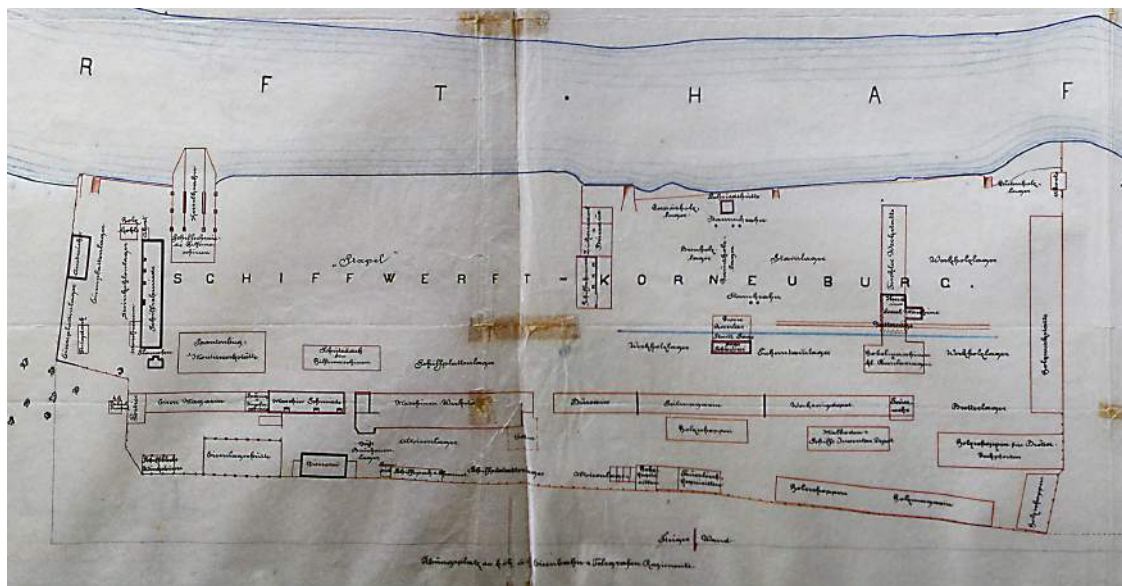


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Lageplan von 1897, markiert sind die Objekte 5 und 26

Das Gießereigebäude mit der Objekt Nummer 5 sowie das Matrosenzimmer mit der Objekt Nummer 26, das 1897 bereits als Anstreicherei genutzt wird, sind somit die ersten gemauerten Gebäude auf dem Werftgelände, das sich im Zeitraum von 1864 - 1890 von 12000 m² auf etwa 27000 m² vergrößert hatte.¹⁸ Ausschlaggebender Grund für die Abwendung von der Errichtung von Gebäuden in Holzbauweise waren Brände, wie sie in den Jahren 1879 und 1880 stattgefunden haben.¹⁹ Ab 1900 entstehen somit fast ausschließlich Gebäude in Ziegelbauweise in Kombination mit Stahl- oder Holztragwerken. Vor Othmar v. Leixners Engagement im Baudepartment der DDSG entstehen bis 1909 noch die Objekte 55 und 58. Objekt 55 entsteht 1908 als

¹⁵ PISECKY, Franz, 150 Jahre Eisenschiffbau an der Donau, 1990, S. 37

¹⁶ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg - Objektliste von Otto Pacher, 2012

¹⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Lageplan, 30.1.1897

¹⁸ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 18

¹⁹ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 24

Maschinenwerkstätte, Objekt 58 im Jahr darauf als Maschinenschmiede, die den Abschluss dieser ersten Bauphase bildet.

BAULICHE ENTWICKLUNG VON 1910 - 1918

Othmar v. Leixner (* 1874 - † 1927), dessen Werdegang im Kapitel der Arbeiterkolonie eingehend erläutert wird, tritt 1909 in das Baudepartment der DDSG ein²⁰ und ist in weiterer Folge für die Planung der Objekte 60, 61, 63, 64 a+b, 66, 68, 69, 83, 84 sowie der Werftkolonie verantwortlich. Sämtliche Objekte werden im Zeitraum von 1910 bis 1918 geplant und in weiterer Folge auch realisiert. Ermöglicht wird diese großzügige Expansion durch einen mit dem Staat abgeschlossenen Subventionsvertrag, der die Mittel für den Ausbau der Werft mit dem Ziel einer serienmäßigen Produktion von Güterkähnen bereitstellte.²¹ Das Werftgelände vergrößert sich im Zeitraum von 1910 - 1914 auf eine Gesamtfläche von 95000 m².²²

Um eine Produktionssteigerung zu erreichen wird neben dem Neubau von Werkshallen durch den Bau einer Arbeitersiedlung versucht, das Wohlbefinden und somit die Leistungsfähigkeit der Arbeiterschaft zu steigern. Viele Arbeiter konnten zuvor aufgrund der Wohnungsnot in Korneuburg und den vergleichsweise hohen Mietpreisen keine passende Unterkunft finden und mussten in weiter abgelegene Ortschaften ausweichen und somit lange Arbeitswege in Kauf nehmen. Um dieser Situation entgegenzuwirken kauft die DDSG 1912 von der Gemeinde Korneuburg ein 7200 m² großes Grundstück östlich des Produktionsgeländes, für welches ab 1913 die Planungsarbeiten der Arbeiterkolonie beginnen.²³

²⁰ Bundesministerium für Handel und Verkehr, Zivilarchitektenbefugnis Leixner Othmar, Ansuchen an die Landesregierung für Niederösterreich um Erteilung der Befugnis eines Zivilarchitekten, 02.03.1925

²¹ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 27

²² ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 21

²³ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 28

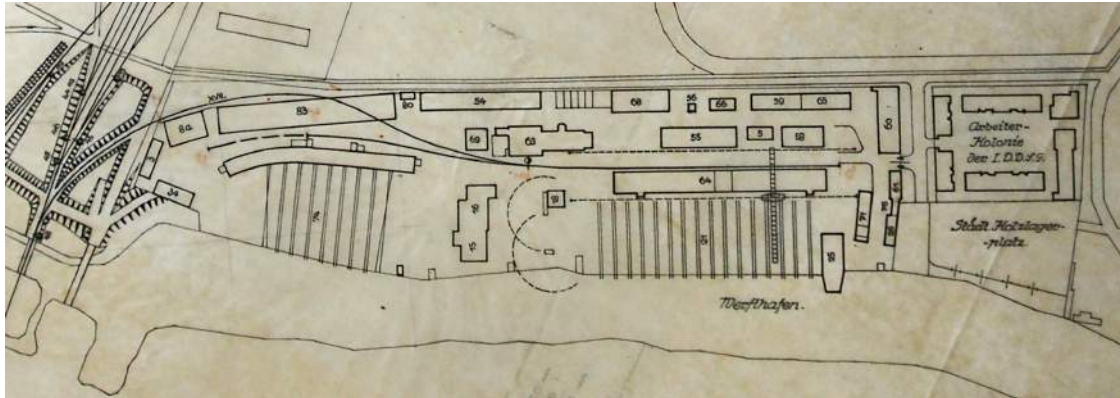


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Lageplan von 1920; rechts im Bild die Arbeiterkolonie, links Stapel 3

Während der Kriegsjahre wird im Westen des Werftareales südlich der Objekte 83 und 84 der sogenannte Stapel 3 errichtet,²⁴ der die Steigerung der Schiffsbauproduktion ebenfalls begünstigen soll.

Einen schweren Rückschlag hat die DDSG nach Ende des verlorenen Ersten Weltkrieges hinzunehmen. Die DDSG muss nach Kriegsende in etwa die Hälfte ihres Fuhrparks an die Siegermächte abgeben²⁵ und sieht sich in den darauffolgenden Jahren mit schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert, die sich in einem fast vollständigen Stillstand der Bautätigkeiten in den Folgejahren äußert.

BAULICHE ENTWICKLUNG VON 1919 - 1945

Die aus den Friedensverträgen von St. Germain resultierenden Verluste der Flotte haben zur Folge, dass an der Werft Korneuburg nach Kriegsende durch die serienmäßige Produktion von Güter- und Tankkähnen zunächst Vollbeschäftigung herrscht, ehe 1923/24 das Personal von 420 auf 170 Mitarbeiter reduziert und gleichzeitig bei Bedarf auf Kurzarbeit umgestellt wird. Im Zuge dessen wird auch die betriebseigene Gießerei und die Elektrizitätszentrale aufgelassen.²⁶ Ab 1925 setzt jedoch wieder ein Aufwärtstrend ein und 1926 können sechs Tankschiffe produziert und ausgeliefert werden.²⁷ Große bauliche Änderungen am Werftgelände bleiben in

²⁴ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 24

²⁵ http://www.ddsg-blue-danube.at/de/ueber_uns_geschichte, Stand 10.10.2015

²⁶ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 42

²⁷ STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 401

den 1920er aus, lediglich die beiden Magazinbauten in Holzbauweise mit den Objektnummern 54 und 59 werden 1920 errichtet.²⁸

Die wirtschaftliche Situation spitzt sich ab 1928 wieder zu und die DDSG muss beim Staat Antrag um Gewährung von Subventionen stellen, die bereits 1929 in der Höhe von 2,5 Millionen Schilling und in einem weiteren Schritt zusätzliche 5 Millionen Schilling bereitgestellt werden.²⁹ Ein langfristiges Subventionsabkommen kommt jedoch nicht zustande und führt dazu, dass das Unternehmen an den Rand des Konkurses gedrängt wird. Wirtschaftlich saniert wird das Unternehmen schließlich 1934/35 mithilfe von Abwertungen von Anleihen, Pfändung des gesellschaftseigenen österreichischen Grundbesitzes sowie durch den teilweisen Verzicht von Forderungen durch den Staat sowie der Creditanstalt.³⁰

Der gänzliche Neubau von Objekten am Werftgelände ist für den Zeitraum von 1930 - 1937 nicht dokumentiert, Um- und Zubaumaßnahmen finden jedoch an den Objekten 55 und 68 statt. Objekt 55 wird demnach zuerst 1931 in nordwestliche Richtung verlängert, ehe auf der gegenüberliegenden Stirnseite ein Kanzleizubau ausgeführt wird. Umbaumaßnahmen und eine Vergrößerung von Objekt 68 werden 1930 mit der Absicht begonnen, das vormalige Inventarmagazin in ein Sozialgebäude umzufunktionieren.³¹

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich geht auch die Eingliederung der Donaudampfschiffahrt in die „Reichswerke Hermann Göring“ einher. Für die Werft Korneuburg bedeutet die Machtübernahme, dass nicht genehme und vor allem jüdische Mitarbeiter durch Nazi-Sympathisanten ersetzt werden.³² Mit dem Status als „kriegswichtiger Betrieb“ sollte der Werftbetrieb im Laufe des Zweiten Weltkrieges hinsichtlich der technischen Ausstattung umgehend modernisiert und die Betriebsfläche auf beinahe 200.000 m² vergrößert werden, zudem wird das Werftbecken verbreitert und vertieft. Auf der sogenannten Werftinsel, die zwischen Werftbecken und Donaustrom liegt, beginnt man ab 1938 mit der Errichtung von vier neuen Hellingen mit jeweils drei Stapelflächen und den zugehörigen Hellingkränen. Werkstätten, Kompressor- und Wasseranlagen werden ebenfalls auf der Werftinsel

²⁸ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg – Objektliste von Otto Pacher, 2012

²⁹ ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT (Hrsg.), Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 150 Jahre DDSG, 1979, S. 129-130

³⁰ ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT (Hrsg.), Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, S. 133

³¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg – Objektliste von Otto Pacher, 2012

³² ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 59

errichtet.³³ Es handelt sich dabei um die Objektnummern 104 - 109 sowie 112, deren Errichtung für das Jahr 1943 dokumentiert ist. Nicht dokumentiert sind bislang die Objekte 114, 120 und 125, deren Errichtungsdatum vermutlich ebenfalls in den Zeitraum um 1943 fällt. Objekt 121, das an der westlichen Breitseite des Werftbeckens liegt, ist auf das Jahr 1942 zu datieren. Zwischen die bereits in zwei Gebäude aufgeteilte Halle baut man 1943 zwei fahrbare Flugdächer mit den Objektnummern 193 und 194.³⁴

Ebenfalls 1942 beginnt die Errichtung der Halle 100 nördlich des Hafenbeckens, wo zuvor die Objekte 15 und 16 gestanden haben. Halle 100 wurde in Frankreich nahe Bourges 1927 als forstwirtschaftlicher Doppelhangar errichtet und gelangt durch die Besetzung Frankreichs durch die Nationalsozialisten als Kriegsbeute 1942 schließlich nach Korneuburg, wo dieser fortan als neue Schiffsbauhalle mit einer Größe von 100 m x 34 m dient. Objekt 100 stellt gemeinsam mit der Bebauung und Nutzung der Werftinsel eine wesentliche Erweiterung des Werftbetriebes während des Zweiten Weltkrieges dar. Die Auflistung der weiteren Objekte, die während der Zeit von 1939 bis 1945 entstanden ist macht deutlich, wie umfangreich die Expansionsbestrebungen am Standort Korneuburg waren. So entstanden in diesem Zeitraum die Objekte 18, 77, 78, 78a, 88, 95, 95a, 96-99, 104-109, 112, 114, 120, 123-126, 128, 129, 131, 132, 135, 139 sowie die der Arbeiterkolonie zugehörigen Objekte K, J und G.

Von Flieger- sowie Artillerieangriffen nimmt die Werft Korneuburg nur geringen Schaden, mit dem Verlieren des Krieges geht jedoch der Verlust großer Teile des Maschinenparks einher.³⁵

Der Plan in Abbildung 5 zeigt den baulichen Zustand, wie ihn die sowjetischen Besatzer, die den Werftbetrieb in weiterer Folge beanspruchen, 1945 vorgefunden haben.³⁶

³³ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 60

³⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg - Objektliste von Otto Pacher, 2012

³⁵ STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 402

³⁶ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Lageplan, nicht datiert, vermutlich 1945/46

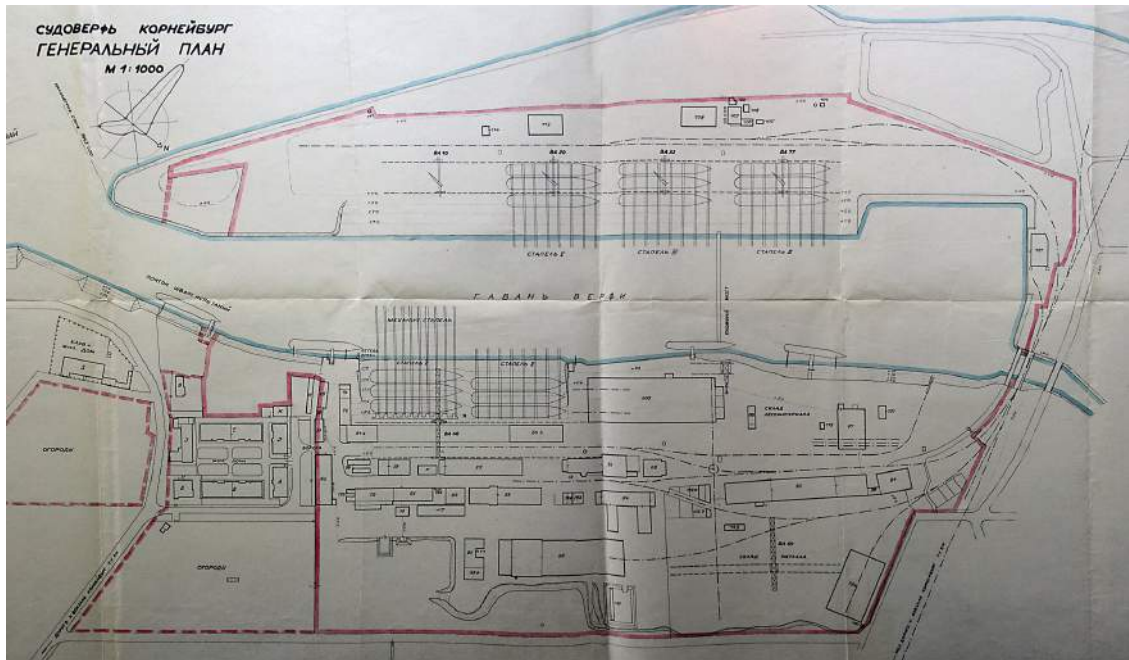


Abbildung 5: Lageplan angefertigt im Auftrag der sowjetischen Besatzer, vermutlich 1946

BAULICHE ENTWICKLUNG VON 1946 - 1955

Nach Kriegsende und der damit einhergehenden Besetzung durch die Sowjetunion wird die DDSG samt der Werft Korneuburg, die zuvor in den Konzern der „Reichswerke Hermann Göring“ eingegliedert war, von der UdSSR beansprucht und schließlich 1946 auch unter dessen Verwaltung gestellt. Der Betrieb gehörte somit der USIA an, die sämtliche Betriebe auf österreichischem Gebiet verwaltete, die in sowjetischen Besitz übergegangen waren.³⁷ Ein Lageplan aus dem Jahr 1954³⁸ zeigt nun, wie sich die bauliche Weiterentwicklung der Werft Korneuburg während der sowjetischen Besatzungszeit zugetragen hat. Aus diesem Plan ist in Kombination mit dem Gebäudeverzeichnis von 1955³⁹ abzulesen, dass im Osten des Werftareales zwei Häuser mit den Objektbezeichnung M und N gebaut wurden, die als Wohnhäuser genutzt wurden. Südlich der Arbeiterkolonie errichtete man ein weiteres Wohnhaus, dieses jedoch in Holzbauweise.

³⁷ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 62

³⁸ Österreichisches Staatsarchiv: Entwicklung der Erwerbung des Grundstückes und der Errichtung der Gebäude., 3.11.1954

³⁹ Österreichisches Staatsarchiv: Gebäudeverzeichnis zum Lageplan, Stand vom 1.1.1955

Objekt 100 wird durch eine Verlängerung der Halle in nordwestliche Richtung sowie durch einen Zubau an der nordseitigen Längsfassade großzügig erweitert. Drei kleinere Bauten werden nördlich von Objekt 60 errichtet, ein weiteres auf der sogenannten Werftinsel.

Am 13. August 1955 wird die Werft mit dem Abzug der Besatzungstruppen aus Österreich schließlich wieder an die DDSG zurückgegeben.⁴⁰ Die Sowjetunion sollte jedoch als langjähriger Auftraggeber für das wirtschaftliche Überleben des Betriebes in den folgenden Jahrzehnten sorgen.

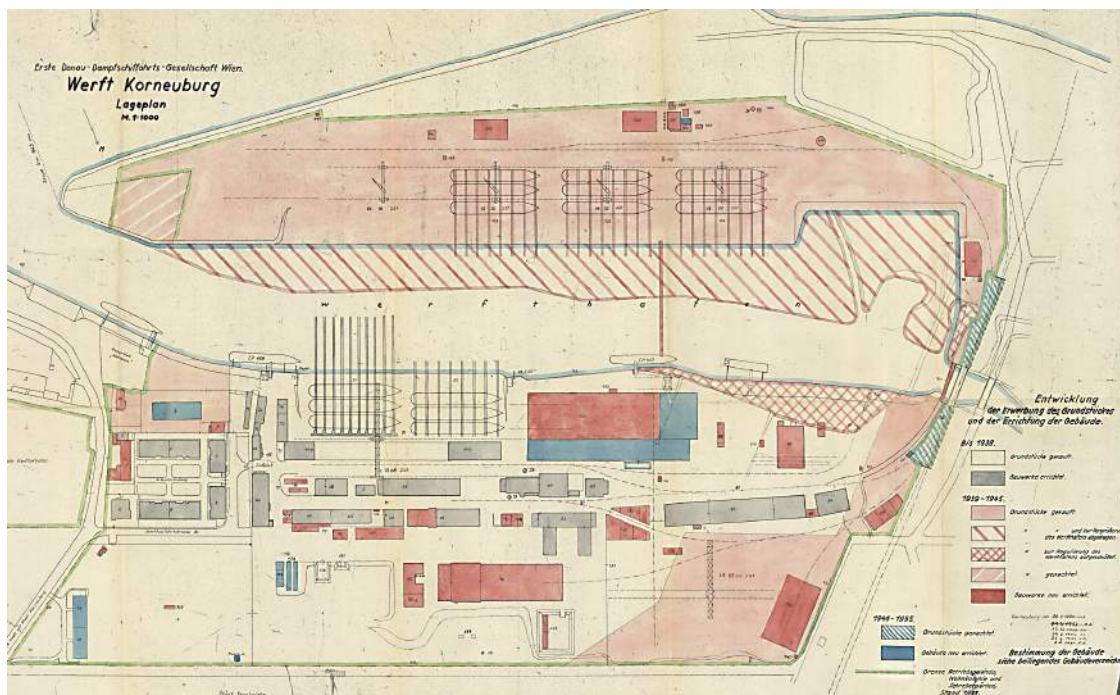


Abbildung 6: Rot markiert die Gebäude aus dem Zeitraum 1939 - 1945, blau die Gebäude von 1946 - 1955

BAULICHE ENTWICKLUNG VON 1955 - 1993

Nach Inkrafttretens des Staatsvertrages 1955 und der Rückgabe der Werft Korneuburg samt aller noch vorhandenen nach 1945 beschlagnahmten Anlagen an die DDSG sieht sich der Betrieb abermals mit einer schwierigen wirtschaftlichen Situation konfrontiert. Der Personalstand von 1444 Mitarbeitern ist überdurchschnittlich hoch und über die in Fertigstellung befindlichen Schiffe liegen bis dahin keine Folgeaufträge vor. Zudem fehlen für den von der DDSG erarbeiteten Investitionsplan schlichtweg die finanziellen

⁴⁰ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 66

Mittel.⁴¹ 1959 erfolgt die Umwandlung des Betriebes in die „Schiffswerft Korneuburg Aktiengesellschaft“.⁴²

Für den Zeitraum zwischen 1955 bis 1963 sind bis dato keine baulichen Aktivitäten dokumentiert, 1964 werden die Objekte 165, 166, 179 errichtet. Bei Objekt 165 handelt es sich um ein Zentralmagazin, Objekt 166 beherbergte die Werksküche mit Speisesaal. Im Anschluss an Objekt 166 wurde im gleichen Jahr Objekt 179 mit der Funktion einer Garage gebaut. 1972 errichtet man eine Lagerhalle in Holzbauweise mit der Objektnummer 196, die neben Objekt 84 im Nordwesten des Geländes liegt. 1973 wird auf der Werftinsel eine große Schiffbauhalle inklusive Mallboden gebaut, diese trägt die Objektnummer 197.⁴³



Abbildung 7: Das Luftbild von 1982; im Hintergrund die neue Schiffbauhalle Objekt 197

Am 31. Dezember 1973 übernimmt die ÖIAG sämtliche Anteilsrechte der DDSG an der Schiffswerft Korneuburg Aktiengesellschaft und zahlt der DDSG im Gegenzug eine Summe von 37 Millionen Schilling. Die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke – Alpine Montan Aktiengesellschaft (VÖEST) übernehmen mit Wirkung vom 1. Jänner 1974 sämtliche Anteile der ÖIAG an den Werften Linz und Korneuburg

⁴¹ PISECKY, Franz, 150 Jahre Eisenschiffbau an der Donau, 1990, S. 158

⁴² STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 403

⁴³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg – Objektliste von Otto Pacher, 2012

und bilden in weiterer Folge die „Österreichische Schiffswerften Aktiengesellschaft LINZ - KORNEUBURG“ (ÖSWAG).⁴⁴

1978 wird an die Lagerhalle mit der Objektnummer 196 im Westen des Areals eine zusätzliche Halle zu Lagerzwecken errichtet, die mit der Objektnummer 204 versehen wird. 1982 wird nördlich von Objekt 60 an der Schiffwerftstraße ein zusätzliches Administrations- und Direktionsgebäude errichtet, indem auch ein Konstruktionsbüro untergebracht wird. Dieses L-förmige Gebäude trägt die Nummer 205 und schließt die Ecke zwischen Objekt 60 und 166.



Abbildung 8: Stadler dokumentierte Objekt 205 1991 von der Innenseite der Werft

Die letzte dokumentierte Bauaktivität stammt aus dem Jahr 1988 und betrifft das auf der Werftinsel befindliche Objekt 211, das für den Schwersektionsbau errichtet wurde.⁴⁵ Die Baugeschichte des aktiven DDSG-Werftbetriebes endet mit der Schließung 1993, die aber keineswegs als Stillstand hinsichtlich baulicher Aktivitäten auf dem Werftareal verstanden werden kann. Noch vor Schließung der Werft übernahmen 1991 die Mericon Holding (70 %) und die Wiener Holding GmbH (30 %) die Aktienanteile von der ÖSWAG,⁴⁶ konnten die wirtschaftlichen Probleme und somit das Aus des nunmehr privatisierten Betriebes nicht verhindern.

⁴⁴ WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg..., S. 76

⁴⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg - Objektliste von Otto Pacher, 2012

⁴⁶ STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 404

BAULICHE ENTWICKLUNG NACH SCHLIESSUNG DER WERFT 1993

Bereits 1995, zwei Jahre nach Schließung der Werft werden Maßnahmen zum Abbruch von einzelnen Objekten eingeleitet. Davon betroffen war zum einen die ehemalige Dampfkraftanlage mit der Objektnummer 63, die zuletzt als Tischlerwerkstätte genutzt wurde. Ebenfalls 1995 vollzieht sich der Abbruch von Objekt 69, das 1913 als Feuerwehr, Sanität und Tischlermagazin errichtet wurde und als Feuerwehr die ursprüngliche Funktion zumindest teilweise bis zuletzt innehatte. 2002 erfolgt der Abbruch von Objekt 68, das man ursprünglich als Inventarmagazin 1913 errichtete und vor Schließung der Werft als Sozialgebäude, Heizzentrale und Lehrwerkstatt nutzte.⁴⁷ Zwischen Juni 2003 und Juli 2005 werden auf dem Werftgelände Sanierungsmaßnahmen des kontaminierten Untergrundes mittels Abbruch von Gebäuden, Bodenluftabsaugung sowie Aushub von kontaminiertem Material und dem späteren Wiederverfüllen durchgeführt.⁴⁸ In einem Lageplan des Umweltbundesamtes werden die durchgeführten Maßnahmen grafisch dargestellt. Daraus ist abzulesen, an welchen Flächen sich eine „realisierte Aushubfläche“ befindet, welche Gebäude im Inneren ausgekernt und welche Gebäude im Zuge dieser Arbeiten abgebrochen wurden. Vom Abbruch betroffen waren der an der Nordseite von Halle 100 befindliche Zubau sowie das bis dahin älteste Objekt auf dem Werftgelände, die alte Gießerei mit der Objektnummer 5. Dieser Bericht über die ausgeführten Sanierungsmaßnahmen lässt erahnen, dass analog zu Objekt 5 der Abbruch für die Objekte 55 und 58 angestrebt wurde, aufgrund der Stellung unter Denkmalschutz jedoch nicht durchgeführt werden konnte.⁴⁹ Die Lagergebäude 72 und 79 wurden im Zuge dieser Arbeiten ebenfalls abgebrochen.⁵⁰ Der Abbruch von Objekt 83 vollzog sich im April 1995.

2004 erfolgte per Bescheid eine denkmalpflegerische Unterschutzstellung der Objekte 55, 58, 64a + 64b sowie der Objekte 60 und 61, letztere jedoch nur in ihrer Außenerscheinung.⁵¹

⁴⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg – Objektliste von Otto Pacher, 2012

⁴⁸ UMWELTBUNDESAMT, Altlast N33 „Werft Korneuburg“, Beurteilung der Sanierungsmaßnahmen, 16.2.2009, S. 1

⁴⁹ UMWELTBUNDESAMT, Altlast N33 „Werft Korneuburg“, 2009, S. 9

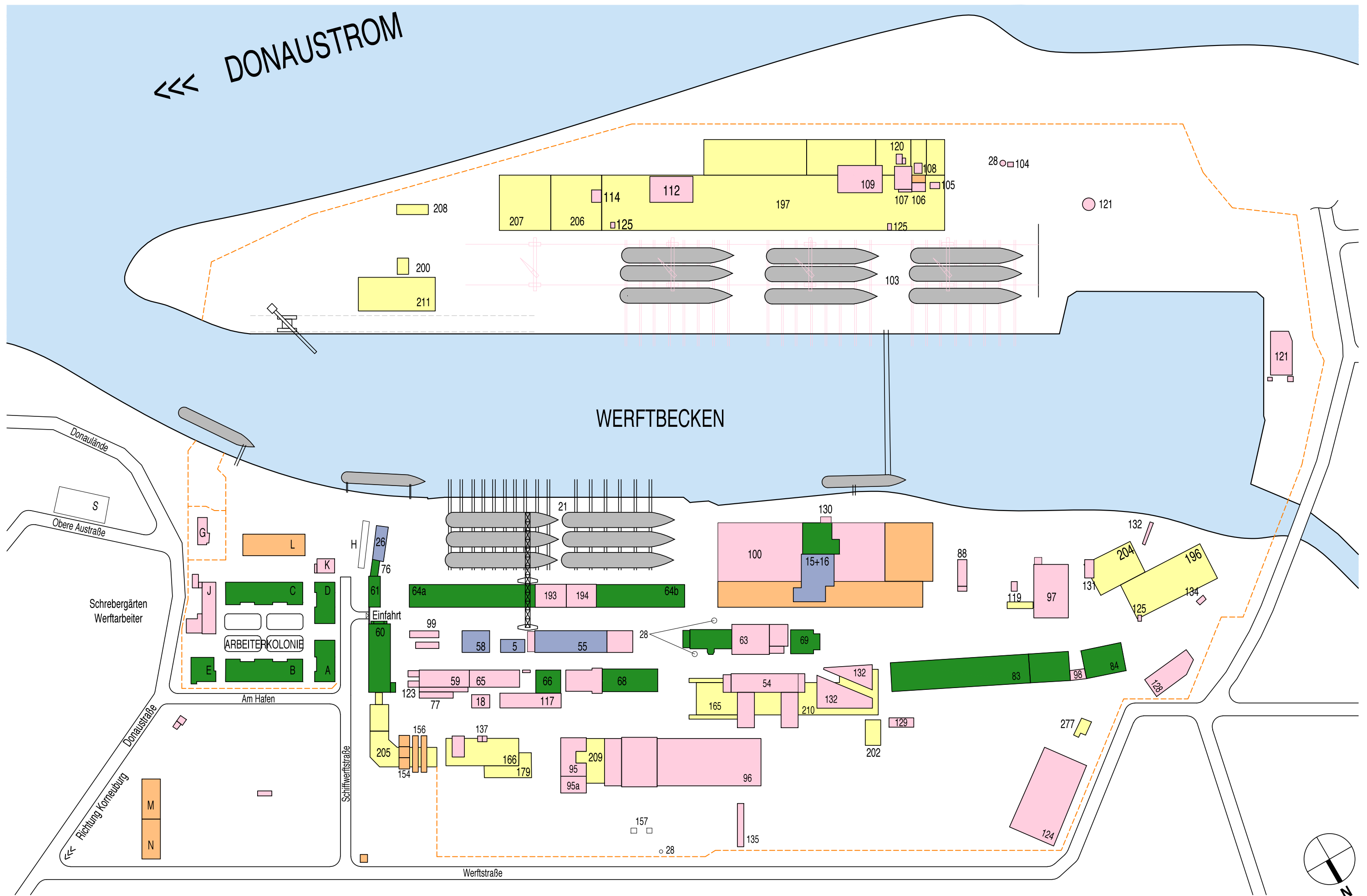
⁵⁰ UMWELTBUNDESAMT, Altlast N33 „Werft Korneuburg“, 2009, Lageplan, S. 8

⁵¹ Bundesdenkmalamt, Bescheid GZ 11.803/1/2004

Somit sind im Jahr 2015 die Objekte 26, 55, 58, 64a, 64b, 84, 100, 165, 196, 197, 204, 205, 210, 212 und die Gebäude der Arbeiterkolonie noch vorhanden.



Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Luftbild von Google Maps mit Stand Oktober 2015



1852 bis 1909
 1910 bis 1918
 1919 bis 1945
 1946 bis 1955
 1956 bis 1993

Umzäunung

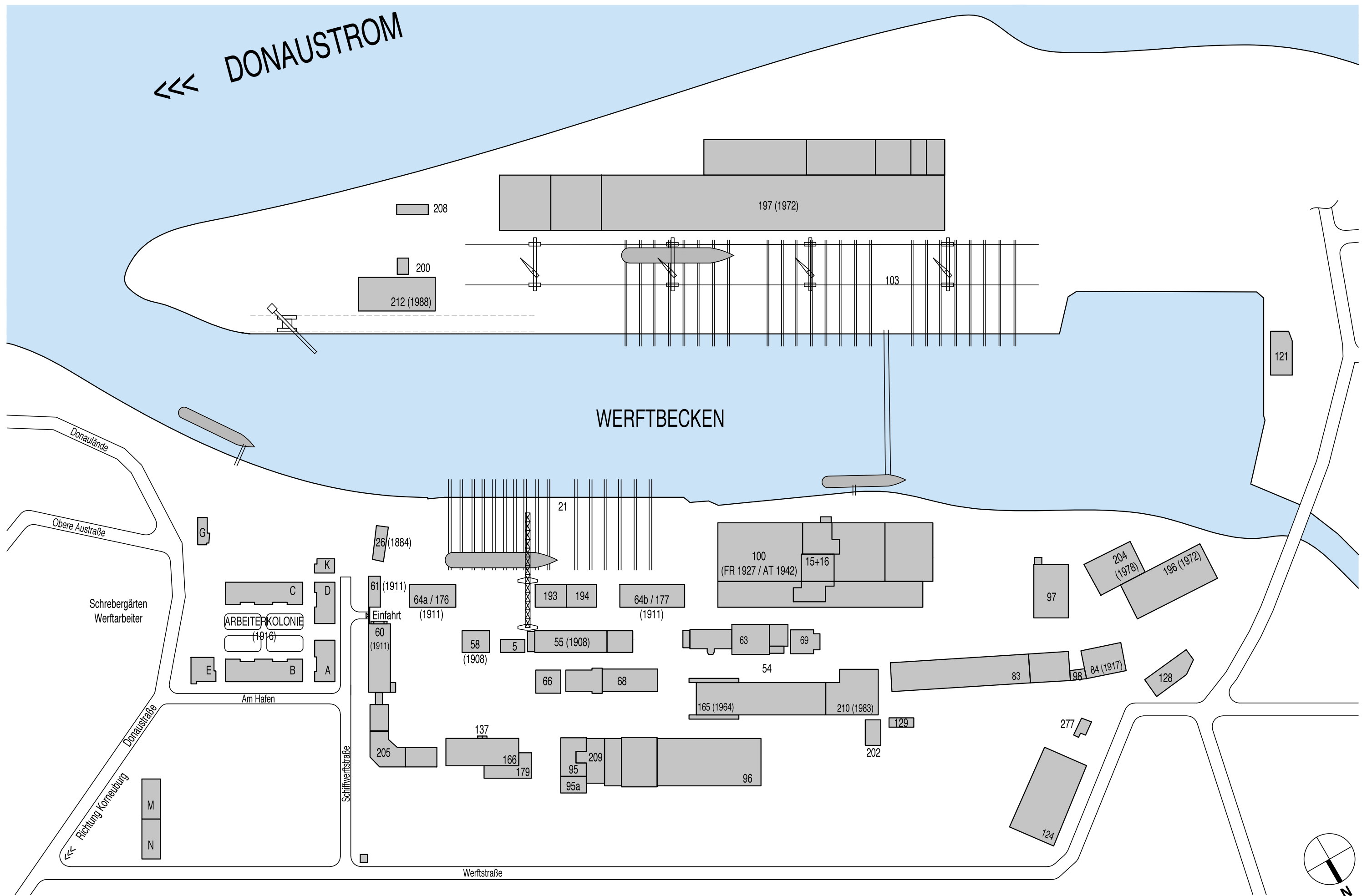
BAUALTERSPLAN

Planverfasser: Thomas Hennerbichler

Plandatum: 28. Oktober 2015

M 1 : 2000

←← DONAUSTROM



Bestand

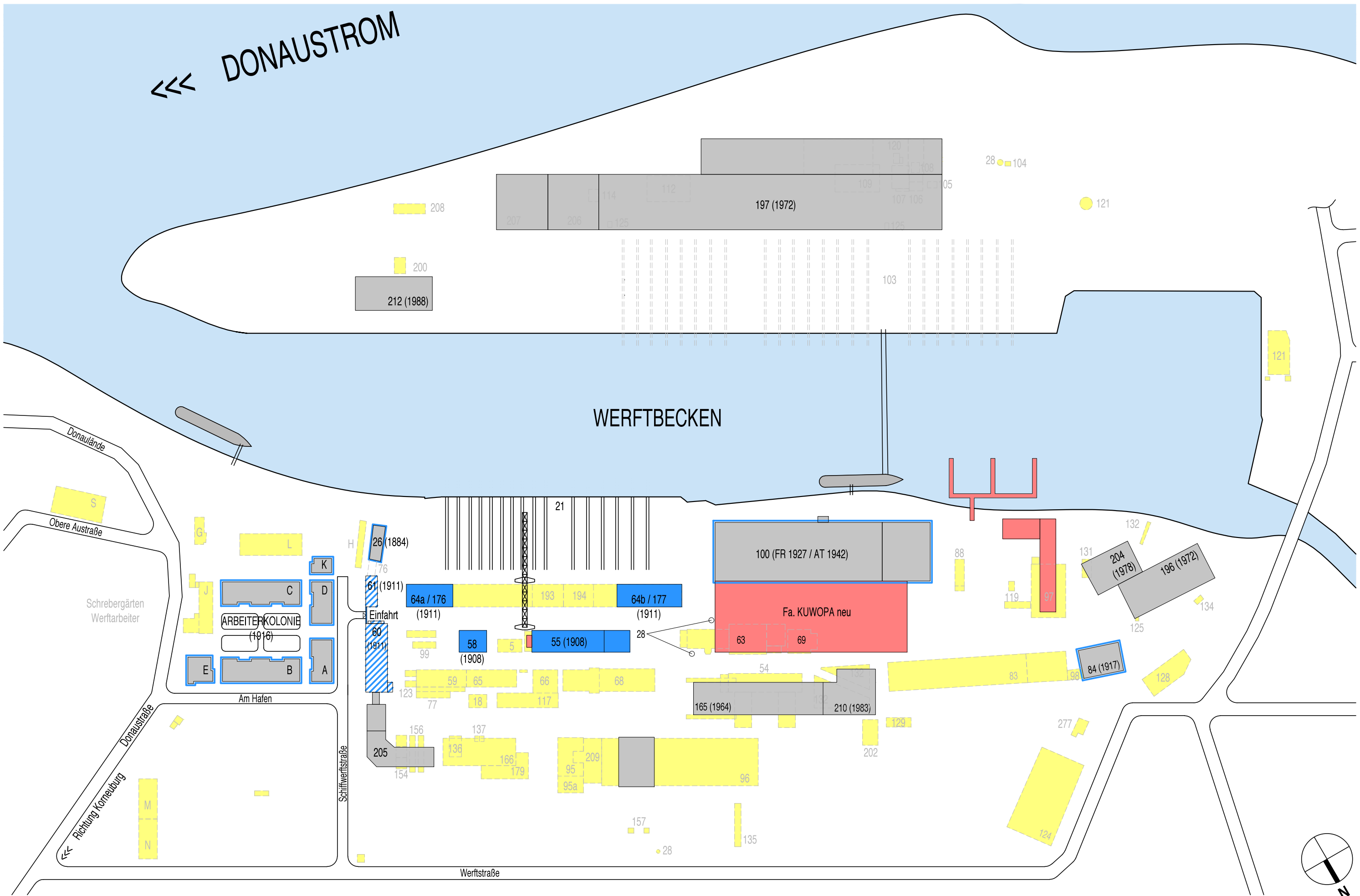
LAGEPLAN SITUATION 1993







Planverfasser: Thomas Hennerbichler

Plandatum: 28. Oktober 2015

M 1 : 2000

←← DONAUSTROM



 Bestand	 Unter Denkmalschutz per Bescheid 2004	 erweiterter Denkmalschutz wünschenswert	LAGEPLAN SITUATION OKTOBER 2015
 nicht mehr existent	 nur Außenerscheinung unter Denkmalschutz	 erbaut nach 1993	Planverfasser: Thomas Hennerbichler Plandatum: 28. Oktober 2015 M 1 : 2000

ARBEITERKOLONIE

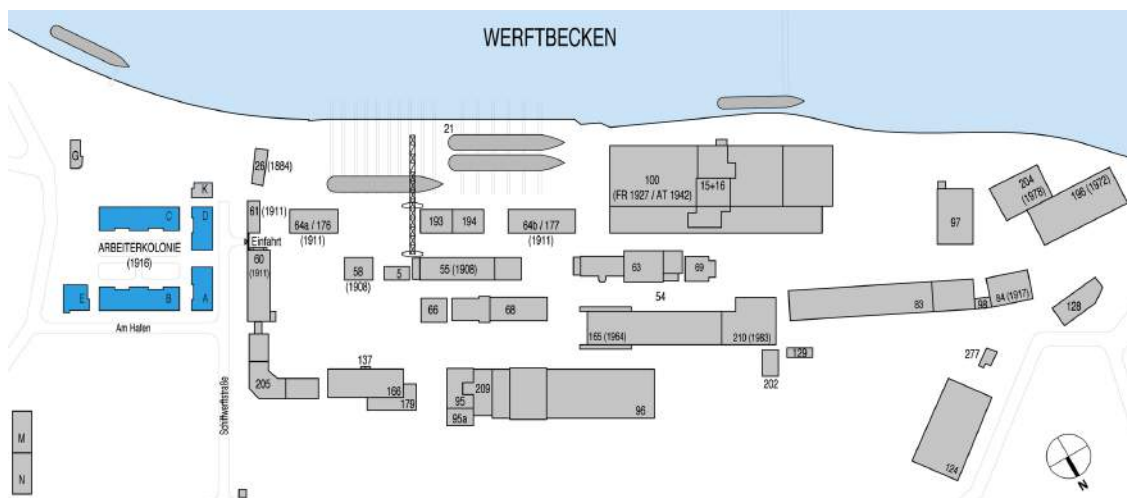


Abbildung 10: Situierung der Arbeiterkolonie am Werftgelände

PLANUNG

Die Planungsarbeiten für ein „Projekt über die Errichtung einer Arbeiterkolonie am Werft Korneuburg“ beginnen im Jahr 1913 und werden nach etwa drei Jahren im Jahr 1916 abgeschlossen. Die ersten Pläne vom Februar 1913⁵² zeigen Entwurfspläne im Maßstab 1:200 der gesamten Wohnanlage in Grundrissen für das Parterre und den 1. Stock. Ein Systemschnitt durch eines der Gebäude gibt Auskunft über Dachform, Unterkellerung und Raumhöhen. Diese ersten Pläne stimmen mit der späteren Ausführung nicht gänzlich überein, sie zeigen aber die Gesamtkonzeption der Wohngebäude, die sich zu einem gemeinsamen Hof orientieren. Die städtebauliche Eingliederung der Arbeiterkolonie in das bestehende Werftensemble, die Erschließung der einzelnen Gebäude, eine Freiraumgestaltung sowie die Wegeführung durch das Areal ist klar erkennbar.

Das Planmaterial vom Juni und Juli 1913⁵³⁺⁵⁴ zeigt im Maßstab 1:100 eine detailliertere Ausarbeitung der ersten Entwurfspläne.

⁵² Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über die Errichtung einer Arbeiterkolonie am Werft Korneuburg.“, Parterre-Grundriß + 1. Stock Grundriß, Februar 1913

⁵³ Österreichisches Staatsarchiv: „Arbeiterkolonie der 1.k.k.priv. D.D.S.G. am Werft Korneuburg. Arbeiterwohnhaus mit 16 Wohnungen zu je Zimmer, Küche, Klosett. O.E, Juni 1913

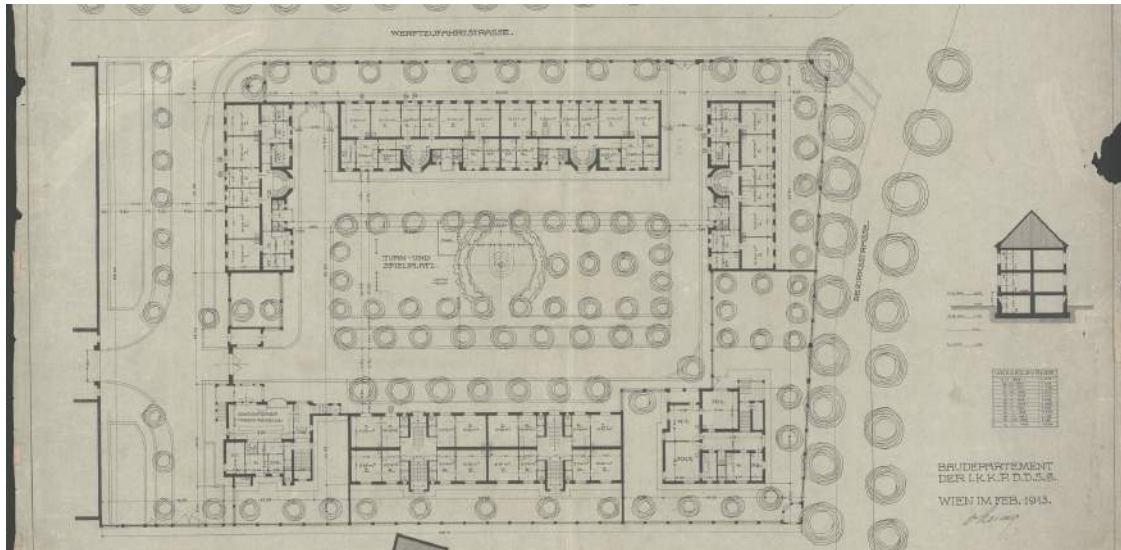


Abbildung 11: Entwurfsplan von Othmar Leixner, Februar 1913

Im Plan vom Juni 1913⁵⁵ wird das Objekt E als rechteckiger Baukörper mit Abmessungen von 42,56 m x 10,51 m dargestellt. Die Gebäudehöhe beträgt 14,07 m und setzt sich aus einem Kellergeschoß, Erdgeschoß, 1. Obergeschoß und einem Dachgeschoß zusammen. Erschlossen wird das Gebäude sowohl von der wasserseitigen Ansicht als auch über die Hofseite. Über eine einläufige Treppe gelangt man von der Hofseite zu einer zweiläufigen Treppe mit Zwischenpodesten, die sämtliche Geschoße miteinander verbindet. Das Kellergeschoß beherbergt den Wohneinheiten zugeordnete Lagerräume, die von einem zentralen Vorraum und einem Mittelgang erschlossen werden. Außerdem befinden sich im Kellergeschoß drei Brausebäder sowie ein Wannenbad. Das gesamte Kellergeschoß ist in zwei spiegelgleiche Teile aufgesplittet. Ein Teil des Kellergeschoßes wäre diesem Plan zufolge nicht ausgebaut. Das Erd- bzw. das 1. Obergeschoß sind identisch geplant und wie auch das Kellergeschoß in zwei spiegelgleiche Hälften geteilt. Typologisch betrachtet handelt es sich um einen Vier-Spänner. Von einem zentralen Vorraum sind jeweils vier idente Wohneinheiten zu erreichen.

⁵⁴ Österreichisches Staatsarchiv: „Arbeiterkolonie der 1.k.k.priv. D.D.S.G. in Korneuburg. Arbeiterwohnhaus mit 16 Wohnungen. Objekt B., Juli 1913

⁵⁵ Österreichisches Staatsarchiv: „Arbeiterkolonie der 1.k.k.priv. D.D.S.G. am Werft Korneuburg. Arbeiterwohnhaus mit 16 Wohnungen zu je Zimmer, Küche, Klosett. O.E, Juni 1913

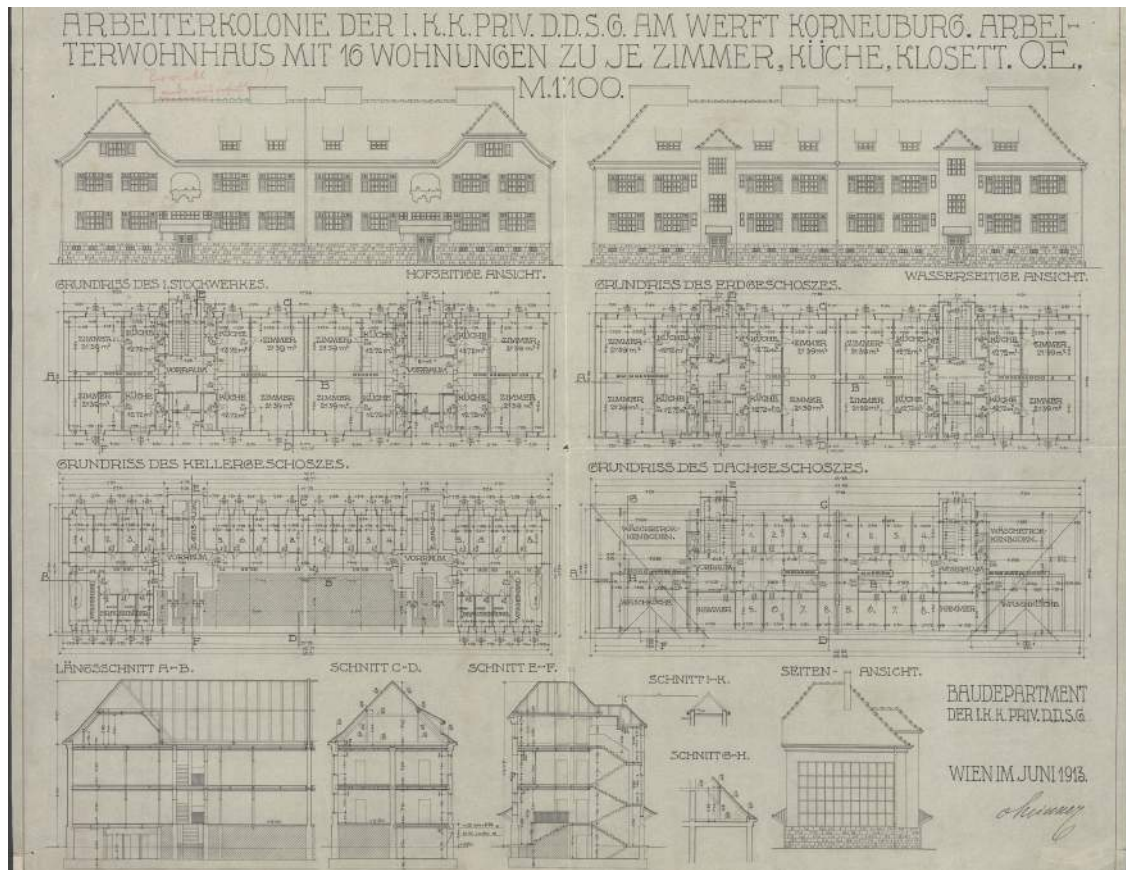


Abbildung 12: Othmar Leixners Entwurfsplanstand im Juni 1913

Die Wohnungseingänge führen in eine 12,72 m² große Küche, von der aus die restlichen Räume erschlossen werden – ein Zimmer mit 21,39 m² und ein Nebenraum mit angehängtem WC. Alle Wohneinheiten sind flächenmäßig ident und sind allesamt einseitig orientiert. Auch das Dachgeschoß besteht aus zwei spiegelgleichen Teilen und beherbergt eine Kammer, eine Waschküche, einen Wäschetrockenboden und wiederum den einzelnen Wohnungen zugeordnete Lagerflächen.

Die hofseitige Ansicht zeigt eine regelmäßige, 10-achsige Fassade. In den Achsen 3 und 8 befinden sich die von einem Vordach überdeckten Hauseingänge. In diesen beiden Achsen befinden sich im 1. Obergeschoß rundbogenförmige Öffnungen. In den Achsen 4 bis 7 befinden sich jeweils Doppelfenster mit Fensterläden. Im Dachgeschoß finden axial positionierte Dachgaupen ihre Entsprechung. Regelmäßig angeordnete Kamine tragen ebenso zum ruhigen Erscheinungsbild des Bauwerks bei.

Horizontal gliedert sich die Fassade in einen Steinsockel, der das Kellergeschoß andeutet, zwei Obergeschoße und ein Dachgeschoß.

Die wasserseitige Ansicht gleicht der hofseitigen Ansicht in vielen Punkten. Auffälligster Unterschied ist der etwa einen Meter herauspringende Bauteil in Achse 3 und 8, der den wasserseitigen Hauseingang und das Stiegenhaus beinhaltet.

Ein Walmdach, mit Öffnungen in Form von SchlepPGAUPEN, schließt das Gebäude ab.

Objekt B wird im selben Detaillierungsgrad wie Objekt E auf einem Plan⁵⁶ von Juli 1913 beschrieben. Objekt misst im Gesamten 50,0 m x 10,51 m und besteht ebenfalls aus einem Kellergeschoß, Erdgeschoß, 1. Obergeschoß und einem Dachgeschoß. Das Gebäude besitzt wie Objekte E zwei spiegelgleiche Gebäudehälften. Im Kellergeschoß werden wiederum den Wohnungen zugeordnete Lagerräume, ein Wannensbad und Brausebäder untergebracht. Im Gegensatz zum zuvor beschriebenen Objekt E wird Objekt B ausschließlich von der Hofseite erschlossen. Der Eingang führt direkt zu einer Wendeltreppe, die zur Rechten in das Kellergeschoß führt, links gelangt man in das Erdgeschoß, das einen Halbstock über dem Außenniveau liegt. Über einen Mittelgang werden jeweils vier Wohnungen pro Gebäudehälfte und Geschoß erschlossen. Zwei dieser Wohnungen sind durchgesteckt und setzen sich aus Küche, einem Zimmer und 2 Kabinetten zusammen. Die beiden kleineren, einseitig orientierten Einheiten bestehen lediglich aus einer Küche und einem Zimmer. An den zentralen Mittelgang sind vier WCs angehängt. Im Dachgeschoß werden Lagerräume, ein Wäschetrockenboden, ein Vorraum und eine Waschküche mit angehängter Kammer untergebracht.

Die Hoffassade präsentiert sich in 18 Fensterachsen, wobei die mittleren sechs Achsen wie auch die Achsen 5 und 14, welche die Erschließungskerne beherbergen, risalithartig aus der Fassade hervorspringen. Zwischen dem Mittelrisalith und den Erschließungskernen befinden sich im Erd- und Obergeschoß Balkon, in derselben Achse befindet sich eine SchlepPGAUPE im Dachgeschoß.

Eine Steinfassade, die bis zur Höhe des Erdgeschoßes reicht, grenzt das Kellergeschoß von den Obergeschoßen optisch ab. Auf dem Längsteil wie auch auf dem Mittelrisalith des Gebäudes sitzt ein Mansarddach, aus welchem SchlepPGAUPEN hervortreten. Auf den Erschließungskernen sitzt ein Zeltdach. Die stadtseitige Ansicht präsentiert sich grundsätzlich wie die Hoffassade, jedoch ohne Erschließungskerne.

⁵⁶ Österreichisches Staatsarchiv: „Arbeiterkolonie der 1.k.k.priv. D.D.S.G. in Korneuburg. Arbeiterwohnhaus mit 16 Wohnungen. Objekt B., Juli 1913

Besondere Relevanz besitzt letzterer Plan von Objekt B, da die Pläne von Objekt E gänzlich verworfen wurden. Objekt E wurde schließlich zu einer gespiegelten Kopie von Objekt B und unterschied sich nur in wenigen Punkten von seinem Gegenüber.

Einige Monate später, im Februar 1914, zeichnet Othmar v. Leixner einen Situationsplan⁵⁷, der sich vom ersten Entwurfsplan für die Gesamtanlage deutlich unterscheidet.

Der Plan besitzt insofern besondere Relevanz, da er in diesem die Positionen und Ausrichtung der Koloniegebäude festlegt, wie sie später auch ausgeführt wurden. Auch die Bezeichnung der Objekte A, B, C und D wird fortan in dieser Form beibehalten. Der Plan zeigt nun eine rechteckige Gesamtanlage mit zwei Gebäudepaaren, die sich gespiegelt gegenüberliegen. Objekt A ist ident mit Objekt D, Objekt B stimmt mit Objekt C überein. Erkennbar ist auch der Anschluss an das Kanalnetz samt Kläranlage an der südlichen Grenze des Grundstücks.

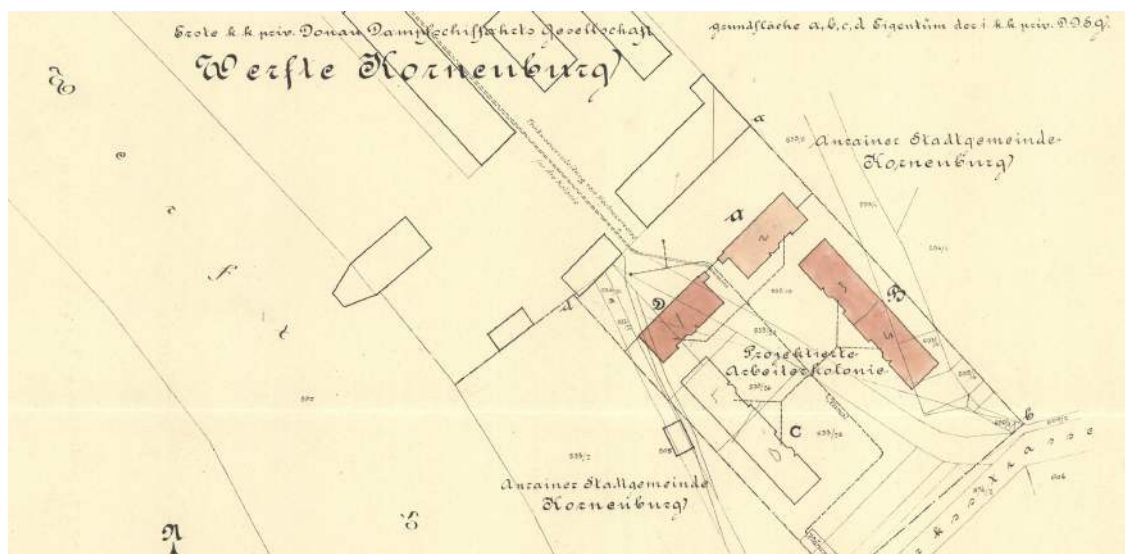


Abbildung 13: Situationsplan mit projektierte Arbeiterkolonie

Im März 1914 entstehen Entwürfe für die Objekte A und D in Ansichten und Schnitten. Die Pläne⁵⁸⁺⁵⁹ zeigen ein 13,2 m hohes Gebäude, bestehend aus Keller-, Erd-, Ober- und Dachgeschoß. Hofseitig zeigt sich die Fassade in sieben Fensterachsen, in der

⁵⁷ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über die Errichtung einer Arbeiterkolonie am Werft Kornenburg“, Situationsplan, Februar 1914

⁵⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über den Bau von Arbeiterwohnhäusern auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. D.D.S.G. in Kornenburg, Objekt A und D“, Hofseitige Ansicht + Schnitt A-B, März 1914

⁵⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über den Bau von Arbeiterwohnhäusern auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. D.D.S.G. in Kornenburg, Objekt A und D“, Straßenseitige Ansicht + Schnitt C-D / E-F / G-H, März 1914

Mittelachse befindet sich der Zugang. Die Fassadengestaltung ist asymmetrisch, in den ersten drei Achsen befinden sich im Erd- und Obergeschoß Doppelflügel Fenster, die auch in den Achsen 6 und 7 wieder auftauchen. Eine besondere Ausformulierung findet in Achse 5 statt. Hier befinden sich im Erd- und Obergeschoß nach oben abgerundete doppelflügelige Türen mit vorgelagertem Balkon. Links und rechts davon sitzen Fenster, die zwei Drittel der Höhe und die halbe Breite der restlichen Fenster besitzen. Im Dachgeschoß durchdringt der Erschließungskern die Dachhaut und tritt als polygonaler Baukörper mit Zeltdach in Erscheinung. Fledermausgaupen liegen links und rechts davon. Die gegenüberliegende straßenseitige Ansicht ist in ihrer Komposition symmetrisch. In den sechs Fensterachsen werden Doppelflügel Fenster platziert, wobei die Fenster in den beiden mittleren Achsen mit 90 cm Breite etwas schmaler ausfallen als die anderen. Alle Fenster besitzen Fensterläden. Ein Zwerchhaus betont die beiden Mittelachsen und beherbergt zwei Doppelflügel Fenster mit Fensterläden. Das Giebeldreieck des Zwerchhauses ist geometrisch mit Dreiecken und einer Ellipse geschmückt. Links und rechts vom Zwerchhaus liegen zwischen den Achsen 1 und 2 beziehungsweise 5 und 6 Fledermausgaupen, die aus einem Walmdach heraustreten. Horizontal gliedert sich die Fassade in einen leicht hervorspringenden Sockelbereich, in dem sich ebenfalls axial kleine Fenster befinden. Darüber liegt die Fassadenfläche des Erd- sowie Obergeschoßes. Diese wird mit einem Fries zur Traufe hin abgeschlossen.

Ein Monat später, im April 1914, werden Pläne ⁶⁰ + ⁶¹ für die Objekte B und C gezeichnet. Im Wesentlichen ähneln die Pläne sehr stark jenen vom Juli 1913, einige Änderungen, die das Erscheinungsbild nicht unerheblich beeinflussen, wurden jedoch vorgenommen. Auffällig ist, dass der Steinsockel in diesem Plan nicht mehr zu finden ist. Die Fenster an der Hoffassade besitzen im Gegensatz zum vorigen Planstand keine Fensterläden mehr. Über den Hauseingängen befinden sich auffällige, ellipsenförmige Beschilderungen zur Nummerierung der Eingänge. Die hofseitigen Balkone im Erd- und Obergeschoß stehen nicht mehr frei aus der Fassade hervor, sie schließen nun an das Mittelrisalith an. Die Schleppegaupe, die sich zwischen Erschließungskern und Mittelrisalith befand, verbreitert sich nun auf die gesamte Breite zwischen diesen beiden Bauteilen. Auf diesem Plan vom April 1914 werden zwei weitere, für die

⁶⁰ Österreichisches Staatsarchiv: „Objekt B und C.“, Hofseitige Ansicht, Einfahrtstor in Ansicht + Grundriss, Gartenmauer in Ansicht + Schnitt, April 1914

⁶¹ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über den Bau von Arbeiterwohnhäusern auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. D.D.S.G. in Korneuburg.“, Objekt B Stadtseitige Ansicht, Objekt B Wasserseitige Ansicht, April 1914

Werftkolonie charakteristische Elemente dargestellt. Zum einen die Umzäunung, welche die Kolonie von den umliegenden Grundstücken optisch und räumlich abgrenzt. Leixner schreibt der Umzäunung der Arbeiterkolonie einen hohen Stellenwert zu. Er schreibt 1914 in „Entwürf und Kleinbauten“ dazu: „Wichtig bei solchen Anlagen ist ein hübscher Zaun färbig behandelt.“⁶²



Abbildung 14: Jäger-Klein dokumentierte die farbige Umzäunung der Arbeiterkolonie 2010

Zum Anderen wird die Zugangssituation und das Einfahrtstor zwischen den Objekten A und D detailliert dargestellt. Diese Torsituation zwischen den beiden Objekten wird von zwei Vordächern, die auf zwei Pfeilern stehen geprägt. Dazwischen befindet sich ein Einfahrtstor mit zwei öffnbaren Drehflügeln.

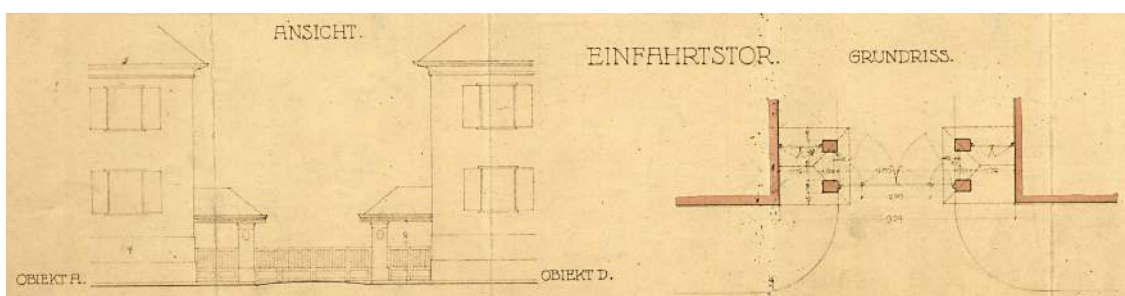


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem Originalplan von April 1914

Weitere Pläne für die Einfriedung sowie das Einfahrtstor der Werftkolonie sind auf den 10. August 1915 datiert.⁶³ Zwischen Ziegelpfeilern befinden sich Lattenzaunelemente. Die Pfeiler sind nach oben hin kreissegmentförmig

⁶² LEIXNER, Othmar, Entwürfe für Kleinbauten im Sinne bodenständiger Architektur in Österreich, 1914, S. 95

⁶³ Österreichisches Staatsarchiv: „Arbeiterkolonie Werfte Korneuburg, Stadtseitige Einfriedung“, 10.8.1915

abgeschlossen. Das Tor besteht ebenfalls aus Ziegelpfeilern, über diese sind Betonüberlager gespannt, auf denen ein kleines Dach mit Ziegeldeckung aufgebracht ist. Die Torflügel sind wiederum mit geometrischen Elementen verziert.

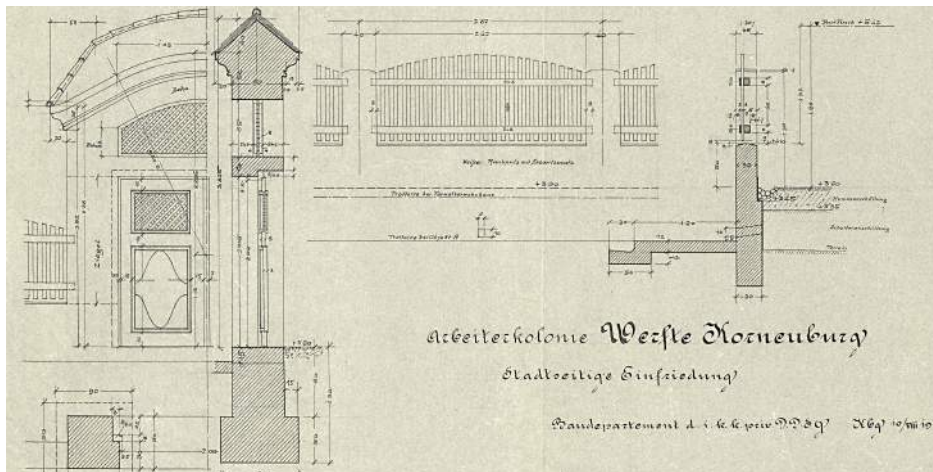


Abbildung 16: Ausschnitt des Ausführungsplanes für das Einfahrtstor sowie der Umzäunung, 1915

Wesentliche Änderungen vollzogen sich auch an der stadt- beziehungsweise wasserseitigen Ansicht der Objekte B und C. Auf die zuvor gezeichneten Seitenrisalithe wird gänzlich verzichtet. In den beiden mittleren Achsen der Fassade wird auf Höhe der Mansarde ein Ornament⁶⁴ sowie der Schriftzug „Arbeiterkolonie der ersten k.k.priv.D.D.S.G“ angebracht. Das Ornament setzt sich aus Pflanzenmotiven und einem Anker mit Schiffstau zusammen. Außerdem fasst der Planer jeweils zwei Schleppgaupen zu einer neuen, auf die doppelte Breite ausgedehnte Gaupe zusammen.

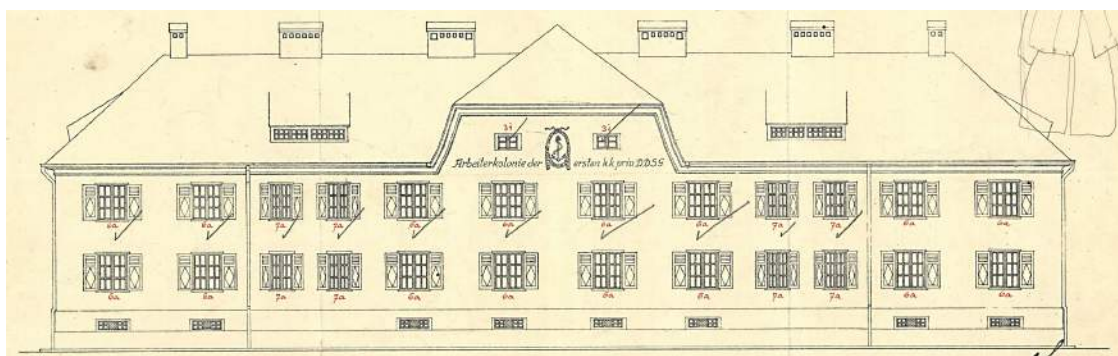


Abbildung 17: Darstellung der stadt- bzw. wasserseitigen Ansicht der Objekte B und C im April 1914

⁶⁴ Österreichisches Staatsarchiv: unbetitelter und undatierter Plan, Inhalt: Fassadenornamentik im Maßstab 1:10

Ein Detailplan vom Juli 1914 ⁶⁵ bezieht sich auf verschiedene Posten eines Kostenvoranschlages und zeigt Detailpläne der Fenster in Vertikal- und Horizontalschnitten sowie in Ansichten. Es handelt sich in Posten 6 um doppelflügelige Holzkastenfenster mit Fensterteilung in sechs gleich große Elemente. Die Fensterläden nehmen das Raster der Fensterteilung auf und teilen sich in einen opaken Teil oben und einen mit Lamellen gestalteten unteren Teil. Der untere Teil kann im geschlossenen Zustand nach vorne aufgeklappt werden. Posten 7 ist bis auf die geringere Breite und die vertikale Fensterteilung mit Posten 6 ident. Posten 6a zeigt ebenfalls dasselbe System, jedoch wird das Fenster mit einem Kämpfer horizontal geteilt. Ein Putzrahmen gibt den Fenstern eine zusätzliche Betonung im Fassadenbild. Die Hauseingangstüren werden ebenfalls detailliert dargestellt. ⁶⁶ Auf einem Holztürblatt befinden sich zwei Rahmen, die mit geometrischem Dekor verziert sind. Eine Vorlegestufe mit Eckradius bildet die Schwelle zum Innenraum, die Türlaibungen sind zum Eingang hin abgeschrägt.

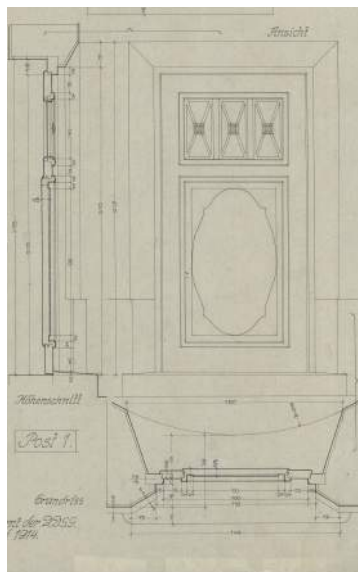


Abbildung 18: Türdetail

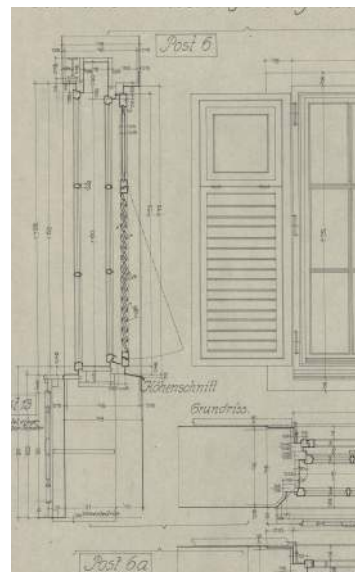


Abbildung 19: Fensterdetail

In zwei weiteren Detailplänen⁶⁷⁺⁶⁸ wird die Wendeltreppe dargestellt. Die einzelnen Stiegenelemente liegen mit einem Eingriff von 25 cm auf dem Ziegelmauerwerk auf,

⁶⁵ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau: Arbeiterkolonie der ersten k.k.priv. D.D.S.G. Tür- und Fensterlieferung Blatt 1. Posten 1, 6, 6a Alt. I, 6a Alt. II, 7 und 13 des Kostenvoranschlages., Juli 1914

⁶⁶ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau Arbeiterkolonie Werfte Korneuburg, Detail der Stiegeeingänge“, 22.7.1915

⁶⁷ Österreichisches Staatsarchiv: „Bauarbeiterwohnhäuser auf der Werft der k.k.pr. D.D.S.G. in Korneuburg“, Erdgeschoß, 25.4.1915

der Antritt liegt jeweils auf einem I-Profil auf. Mit jeweils zwanzig Steigungen wird ein Geschöß überwunden.

Ein weiterer Plan⁶⁹ im Maßstab 1:50 gibt schließlich auch Auskunft über die tatsächliche Ausführung des Bauvorhabens inklusive Angaben zur Dimensionierung und Spannrichtung der Träme. Dieser Plan vom 10.5.1916 bildet den Abschluss der Planungsarbeiten an der Arbeiterkolonie der Werft Korneuburg. Es entstanden schlussendlich vier verschiedene Wohnungstypen mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen.

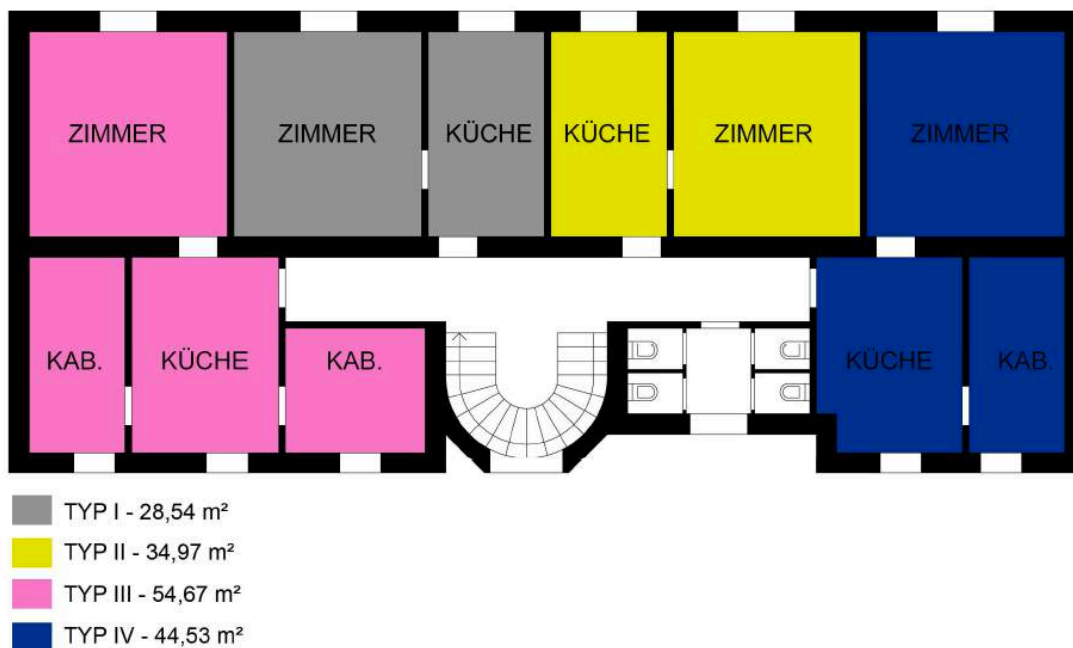


Abbildung 20: Schematische Grundrissdarstellung von Anna Tomschik 2012

FRAGE NACH DEM ARCHITEKTEN

Über die Tatsache, dass die Werftkolonie Korneuburg von der Baudirektion der DDSG errichtet wurde, gibt es keine Zweifel. Die Frage nach dem Architekten gestaltet sich dahingehend bedeutend komplexer, als sich die Werftkolonie sowohl im

⁶⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau: Arbeiterwohnhäuser auf der Werfte der k.k.priv.D.D.S.G in Korneuburg“ Schnitt, 25.4.1915

⁶⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau: Arbeiterkolonie der ersten k.k.priv.D.D.S.G. am Werft Korneuburg. Parterregeschoß. M.1:50.“, 10.5.1916

Werkverzeichnis⁷⁰ von Othmar v. Leixner (* 1874 - † 1927) als auch in jenem von Alexander Popp⁷¹ (* 1891 - † 1947) wiederfindet. Es gilt also zu klären, in welchem Ausmaß die zuvor genannten Architekten Einfluss auf den Entwurf sowie die Errichtung dieser Arbeitersiedlung hatten.⁷²

Othmar v. Leixner, geboren am 9. August 1874 im steirischen Bad Gleichenberg, besuchte in Wien die Höhere Gewerbeschule, Abteilung für das Baufach. Diese schließt er 1882 mit dem Reifezeugnis ab und beginnt 1895 an der Akademie der bildenden Künste Wien zu studieren. Vier Jahre später, im Jahr 1899, schließt er seine Ausbildung bei Professor Viktor Luntz an der Akademie ab. Leixner arbeitet an der Akademie der bildenden Künste als Assistent und Aushilfslehrer bei Viktor Luntz. Im Zeitraum von 1902-1917 ist Leixner als Professor für Baustillehre, Perspektive, Freihandzeichnung und architektonische Formenlehre an der Staatsgewerbeschule tätig. Gleichzeitig, von 1901-1908, ist er Honorarprofessor an der Akademie der bildenden Künste sowie an der Wiener Kunstakademie „Athenäum“. Dort lehrte er auf seinem Spezialfach Architektur-Charakteristik. 1908 wird Leixner Mitglied des Ingenieur- und Architektenvereins,⁷³ wo er bis in die 1920er Jahre hinein zahlreiche Artikel zu diversen Themen der Architektur verfasst.⁷⁴ In seiner Funktion als K.K. Konservator, die er zumindest am 1914 inne hat, setzt sich Leixner mit Fragen der Denkmalpflege sowie mit Veränderungen von Orts- und Stadtbildern durchaus kritisch auseinander.

Hinsichtlich seiner beruflichen Erfahrungen schreibt Leixner in seinem 1925 gestellten Ansuchen um Erteilung der Befugnis eines Zivilarchitekten: „Praxis: seit dem Jahre 1909 Leiter des Baudepartments der ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.“⁷⁵ In diesem Ansuchen um Erlangung der Befugnis eines Zivilarchitekten, das er 1925 stellte, schreibt Leixner von einer 32-jährigen Berufserfahrung, was bedeutet, dass er ab seinem 19. Lebensjahr fachspezifische Erfahrungen sammelte. Das dem Ansuchen beigelegte Curriculum Vitae legt nahe, dass Leixners Einstieg in die DDSG 1909 erfolgte. Dieses Curriculum Vitae wurde von Leixner persönlich verfasst und von ihm unterzeichnet. Seine Befugnis als Zivilarchitekt dürfte er schließlich 1925 erhalten

⁷⁰ LEIXNER, Othmar, Entwürfe für Kleinbauten..., 1914, S. 104ff

⁷¹ ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, Architektenlexikon, Vita Alexander Popp

⁷² Anna TOMSCHIK, Werftkolonie Korneuburg als Beispiel österreichischer Arbeitersiedlungen, Wien 2012, S. 18

⁷³ WEIHMANN, Helmut, In Wien erbaut. Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien 2005, S. 223

⁷⁴ SELIGER, Anna, Othmar Leixner (1874 - 1927), Ein Architekt zwischen Tradition und Moderne, Wien 2011, S. 6

⁷⁵ BUNDESMINISTERIUM FÜR HANDEL UND VERKEHR, Ansuchen um Zivilarchitektenbefugnis Leixner Othmar, 1925

haben. Er dürfte zunächst als bautechnischer Zeichner, später als Chef der Bauabteilung in Diensten der DDSG gestanden haben, wobei der tatsächliche Zeitpunkt der Ernennung zum Baudirektor der DDSG auf Basis der vorhandenen Dokumente nicht genauer definiert werden kann.⁷⁶ Die Zivilarchitektenbefugnis von Alexander Popp aus dem Jahr 1937 weist ebenfalls daraufhin, dass Othmar v. Leixner bereits vor 1917 im Baudepartment der DDSG tätig war.⁷⁷ In der Zivilarchitektenbefugnis von Popp ist folgendes zu lesen: „Vom 1.VIII.1911 bis 1.X.1924 mit Unterbrechung der Kriegsdauer im Baudepartment der Ersten Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter Baudirektor Prof. v. Leixner.“⁷⁸ Die Pläne für die Werftkolonie in Korneuburg aus den Jahren 1913 und 1914 sind allesamt von Othmar v. Leixner unterzeichnet. Eine Ausnahme bildet der Ausführungsplan aus dem Jahr 1916, auf diesem befindet sich ein Stempel der Bauunternehmung Wengritzky & Co., darunter ist die Unterschrift von Ing. Rudoll zu erkennen. Es deutet also vieles darauf hin, dass Leixner bereits 1911 das Baudepartment der DDSG in Korneuburg leitete.⁷⁹ Othmar Leixner listet zudem die Werftkolonie in Korneuburg in seinem Werkverzeichnis auf und stellt diese auch mit Modellfotos⁸⁰ eindrucksvoll dar. Es ist somit ohne Zweifel festzustellen, dass die Werftkolonie Korneuburg ausschließlich von Othmar Leixner selbst entworfen wurde. Alexander Popp hingegen kann kein Einfluss auf die Entwurfsentwicklung der Arbeitersiedlung nachgewiesen werden.

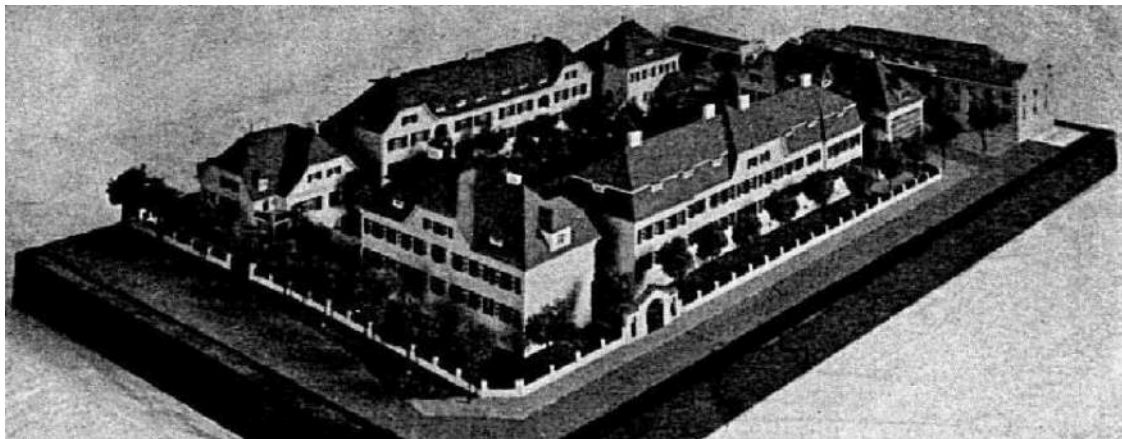


Abbildung 21: Entwurfsmodell der Werftkolonie in Leixners „Entwürfe und Kleinbauten“ von 1914

⁷⁶ Anna TOMSCHIK, Werftkolonie...S.18

⁷⁷ Anna TOMSCHIK, Werftkolonie...S.19

⁷⁸ BUNDESMINISTERIUM FÜR HANDEL UND VERKEHR, Zivilarchitektenbefugnis Alexander Popp, 1937

⁷⁹ Anna TOMSCHIK, Werftkolonie...S.19

⁸⁰ LEIXNER, Othmar, Entwürfe für Kleinbauten..., 1914, S. 104

Wie eingangs erwähnt, drängt sich auch die Frage des Einflusses Alexander Popp auf den Entwurf der Korneuburger Arbeiterkolonie auf. Popp wurde am 10. August 1891 im niederösterreichischen St. Leonhard am Forst geboren. Nach Abschluss des humanistischen Gymnasiums und der Staatsgewerbeschule, Abteilung Baufach, in Wien arbeitete er als technischer Zeichner und Entwerfer im Baudepartment der DDSG, das unter der Leitung von Leixner stand.⁸¹ Pops Ansuchen um Verleihung der Befugnis eines Architekten von 1937 liegt ein Curriculum Vitae bei, das besagt, dass er vom 1. August 1911 bis zum 1. Oktober 1924 im Baudepartment der DDSG angestellt war, jedoch mit einer Unterbrechung während des Ersten Weltkrieges. Des Weiteren findet man in diesem Curriculum Vitae Angaben zu seinen beruflichen Erfahrungen: „Mitarbeit bei den umfangreichen Industriebauten auf den Werften in Korneuburg und Budapest und in Bergwerken in Fünfkirchen, sowie bei Lagerhaus-, Stations- und Siedlungsbauten.“⁸² Der tatsächliche Einfluss von Alexander Popp auf den Entwurf der Werftkolonie in Korneuburg geht daraus noch immer nicht klar hervor.⁸³ Popp beginnt seine Tätigkeit bei der DDSG im Jahr 1911, absolviert 1912 das sogenannte „Einjährigen-Jahr“ im österreichischen Heer. Besonders viel Zeit, um Praxis zu sammeln blieb also nicht. Ab 1914 leistet er Kriegsdienst, 1916 wird er Oberleutnant und bleibt über das Kriegsende hinaus bis 1919 in militärischer Verpflichtung. Zwei Jahre nach dem Ersten Weltkrieg kehrt Alexander Popp zur DDSG zurück und ist dort als Bauoberkommissär tätig. Er wird mit der Bauüberwachung von Stations- und Magazinbauten entlang der Donaustrecke betraut, dessen Entwürfe häufig von Leixner stammen. Während dieser Jahre kann Popp praktische Erfahrung sammeln und ihm werden in weiterer Folge große Bauvolumen anvertraut. Sein Einfluss auf die Entwürfe für Gebäude der DDSG in Korneuburg dürfte aber nur minimal sein.⁸⁴ Daraufhin beginnt Popp ab 1921 an der Akademie der bildenden Künste bei Professor Leopold Bauer Architektur zu studieren. Er beteiligt sich fortan an größeren Architekturwettbewerben und ist mit einem dritten Platz für den Linzer Bahnhof sowie mit einem zweiten Platz für den Krematoriumsneubau in Wien durchaus erfolgreich. Pops Engagement bei der DDSG endet mit Abschluss seines Architekturstudiums. Ihm wird von Peter Behrens eine Assistentenstelle in dessen

⁸¹ Helmut WEIHMANN, In Wien erbaut...S.305

⁸² BUNDESMINISTERIUM FÜR HANDEL UND VERKEHR, Zivilarchitektenbefugnis Alexander Popp, 1937

⁸³ Anna TOMSCHIK, Werftkolonie...S.20

⁸⁴ SATTLEGGER, Sebastian, Alexander Pops Architektureinfluss auf die Werftgebäude in Korneuburg und die Industriebauten der Hermann-Göring-Werke Linz, Wien 2012, S. 22

Meisterschule angeboten, die Popp schlussendlich auch annimmt.⁸⁵ Alexander Popp wird in diversen Biographien mit der Werftkolonie in Korneuburg in Verbindung gebracht. Sein Zeugnis über die praktische Betätigung im Bereich des Bauwesens, das dem Ansuchen um Verleihung der Architektenbefugnis aus dem Jahr 1937 beigelegt ist, unterscheidet zwischen „selbstständigen Leistungen“ sowie „nicht selbstständigen Leistungen“. Bei Letzteren handelt es sich um jene Projekte, an denen Popp vor 1924 gearbeitet hat. Dadurch, dass sich die Korneuburger Werftkolonie weder in den „selbstständigen Leistungen“ noch in den „nichtselbstständigen Leistungen“ wiederfindet, ist anzunehmen, dass der Einfluss von Popp in Entwurf und Ausführung nicht von Bedeutung sein dürfte.⁸⁶ Sein wesentlicher Einfluss auf die Bautätigkeiten der DDSG beschränkt sich demnach auf den Zeitraum zwischen 1920 und 1924, wo er in seiner Funktion als Bauoberkommissär Entwurf und Bauüberwachung für Stations- und Magazinsbauten, ein Lagerhaus, der Bahnexpositur sowie Wohn- und Werkstättengebäude am Wiener Umschlagplatz betreute.⁸⁷

WERFTKOLONIE KORNEUBURG IM VERGLEICH MIT ANDEREN ARBEITERWOHNHÄUSERN

Um die Bedeutung der Werftkolonie in Korneuburg zu verdeutlichen, ist ein Blick auf die Entwicklung des Arbeiterwohnbaus in Österreich nicht unbedeutend. Der Bau der Arbeiterkolonie steht in der Tradition des Arbeiterwohnbaus an Industriestandorten, der maßgeblich von der Österreichisch-Alpine Montangesellschaft geprägt war. Vonseiten der Montangesellschaft wurde erkannt, dass die Ökonomie eines Betriebes eng mit der Lebensqualität der Beschäftigten verknüpft war. Folgerichtig versuchte man, die Arbeiter direkt am Werksstandort in geeigneten Wohnsiedlungen anzusiedeln, um Ihnen den langen Weg zum Arbeitsplatz zu ersparen. Durch diese Ansiedlung in werkseigenen Siedlungen sollte auch die Identifikation mit dem Betrieb gestärkt werden. Erklärtes Ziel war es also, das Personal langfristig an den Betrieb zu

⁸⁵ ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, Architektenlexikon, Alexander Popp, 2015

⁸⁶ Anna TOMSCHIK, Werftkolonie...S.21

⁸⁷ MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT LINZ, STADTMUSEUM LINZ-NORDICO (Hrsg.), Katalog des Stadtmuseums Nordico Nr. 57, Architekt Alexander Popp (1891-1947), Linz 1991, S. 9

binden und eine „Stammarbeiterschaft“ zu entwickeln.⁸⁸ Die Bedeutung der Qualität der Unterbringung im Bezug auf den unternehmerischen Erfolg geht aus einem Bericht der Alpinepost hervor: „Die Arbeiterwohnungsfrage ist keine rein soziale, sondern vom Unternehmensstandpunkt aus gesehen, eine reine wirtschaftliche Frage, von deren bestmöglicher Lösung die Produktivität der Erzaufbringung wesentlich abhängt.“⁸⁹ So entstanden an verschiedenen Standorten Österreichs Arbeitersiedlungen, die in ihrer Ausformulierung hinsichtlich Grundrissorganisation und Städtebau zahlreiche Parallelen aufweisen. Ein Blick auf einen Grundriss eines Wohnbaus in Eisenerz, Vordernbergstraße 50-56, macht die Ähnlichkeit zu den schließlich nicht ausgeführten Planungen aus dem Jahr 1913 für die Anlage in Korneuburg deutlich. Die Wohnhäuser sind in zwei kongruente, spiegelgleiche Gebäudehälften geteilt. Die Erschließung als Vierspänner ist ebenso typisch wie die einzelnen Wohnungsgrundrisse. Die Wohneinheiten bestehen aus einer Küche, von der aus man in ein weiteres Zimmer gelangt. Die Sanitäreinrichtungen liegen außerhalb der Wohnungen, im Erschließungsteil des Gebäudes.

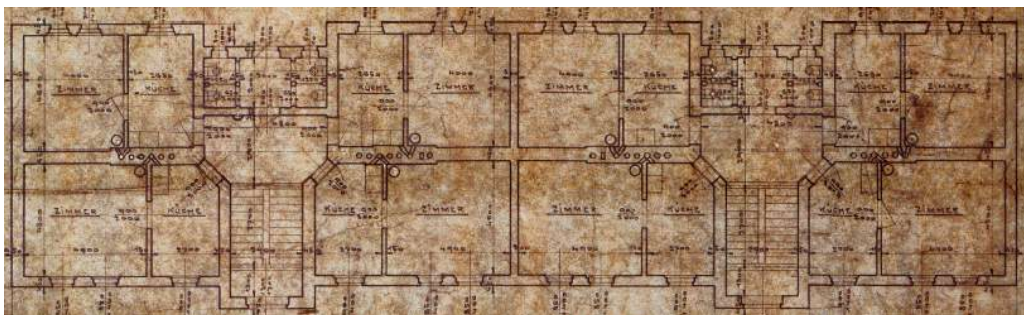


Abbildung 22: Grundriss Wohnanlage Vordernbergstraße 50-56, Eisenerz

Hinsichtlich Städtebau und Gesamtkonzeption von Arbeitersiedlungen gibt es ebenfalls Parallelen zu anderen Wohnanlagen in Österreich. Auffälligstes gemeinsames Merkmal der Anlagen ist die Situierung der Gebäude um einen gemeinsamen Hof, der als halböffentlicher Freiraum den Wohnhäusern zugeordnet ist. Eine weitere Gemeinsamkeit ist die Erschließung der einzelnen Gebäude, die über den Hof erfolgt. Es findet somit eine klare Abstufung zwischen öffentlichem Straßenraum, halböffentlichem Hof und privatem Wohngebäude statt. Die Entwicklung eines Gebäudetyps und die modulartige Addition zu einer Gesamtanlage trifft auf die Arbeiterkolonie in Donawitz, die Mürzbogensiedlung in Kapfenberg wie auch auf die

⁸⁸ Helmut LACKNER, Bergmann oder Werkssoldat, Eisenerz als Fallbeispiel industrieller Politik, 1984

⁸⁹ ALPINEPOST, 8. Februar 1929, II

Werftkolonie in Korneuburg zu. Die einzelnen Gebäude gespiegelt gegenüberzustellen ist ebenfalls ein wiederkehrendes Element in der Gesamtkonzeption der Anlagen.

ZUSTAND HEUTE

Bei einer Begehung im September 2011 beschreibt Anna Tomschik den Zustand der Arbeiterkolonie folgendermaßen: „...im September 2011 zeigt sich die Werftkolonie in passablem Zustand, die Alterserscheinungen sind jedoch nicht zu verkennen. Die Fassadenfarbe ist ein blasses Gelb, die Fenster sind weiß umrahmt. Der Sockel wurde grau gestrichen. Einzelne Dachziegel wurden fleckenweise durch neue ersetzt. Nur mehr ein Fenster verfügt über die Fensterläden, die bei der Errichtung der Arbeitersiedlung für jedes Fenster vorgesehen waren. Die Balkone, sowie der letzte Fensterladen, sind in dunklem Grün gehalten, die Balustraden in weißer Farbe. Über den Eingangstüren befindet sich eine Überdachung, die auf den Entwurfsplänen nicht vorzufinden ist, womöglich sind diese erst nachträglich angefertigt worden. Die Fenster sind größtenteils durch neue ersetzt und haben kein einheitliches Design. Die straßenseitige Fassade des Objekts A wurde neu gestrichen, sie ist daher die einzige und unterscheidet sich somit von den anderen. Am Haus D wurde auf der Seite, die zur Straße gelegen ist, ein Privateingang errichtet. Eine Stiege führt entlang der Hausmauer in das Erdgeschoss, wo durch eine nachträglich geplante Türe die Wohnung beziehungsweise das kleine Geschäft, welches nachweislich 1948 als Ausgabestelle für Lebensmittel gegen Lebensmittelmarken der Werft diente,⁹⁰ erschlossen werden kann. Vermutlich bestand dieses Geschäft bereits lange davor und wurde erst mit Schließung des Werftbetriebes aufgegeben.⁹¹

Die Gartenanlage befindet sich in sehr gutem Zustand. Das Gefolgschaftshaus, das städtebaulich gesehen Teil dieser Anlage ist, wurde zusätzlich gedämmt und neu gestrichen. Rund um die Häuser der Arbeiterkolonie herrscht reges Treiben. Kinder laufen über den Rasen, Jugendliche spielen Fußball, Leute spazieren mit ihren Hunden und andere unterhalten sich auf den Bänken vor den Eingängen. Die Wohnungen scheinen fast alle bewohnt zu sein. Nachdem die Werft Korneuburg im Jahre 1993

⁹⁰ ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 86f

⁹¹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 12.10.2015

geschlossen worden ist, ist zu vermuten, dass nur mehr wenige ehemalige Werftarbeiter in der Kolonie wohnen.“⁹²

Der Ausbau von Wohnungen im Dachgeschoß der Objekte B und C erfolgte in den Jahren 1962/63. Die Höhenlage der Arbeiterkolonie wurde so gewählt, dass die Anlage weitestgehend sicher vor einem Hochwasser sind. So blieben die Wohnungen vom Hochwasser 2013 verschont, die Keller wurden jedoch überflutet.⁹³

Die Werftkolonie steht zum derzeitigen Zeitpunkt nicht unter Denkmalschutz, ist im Allgemeinen aber in einem passablen Zustand. Der offensichtlich nicht vorhandene Leerstand und die permanente Nutzung der Gebäude zu Wohnzwecken kann im Sinne der Erhaltung der Gebäude als sehr positiv angesehen werden.



Abbildung 23: Innenhofsituation der Werftkolonie im Jahr 2010; aufgenommen von Jäger-Klein

CHARAKTERISTIK UND WERT

Die Arbeiterkolonie im Westen der Werft Korneuburg besteht aus vier zweigeschoßigen Solitären mit charakteristischer Walmdachform in Ziegel, die ein U-förmiges Ensemble bilden. Die Objekte A und D stehen im rechten Winkel zu den Gebäuden B und C. Die Objekte B und C sind in ihrer Ausführung identisch, unterscheiden sich jedoch in ihrer Ausrichtung. Die beiden Gebäude sind zueinander

⁹² TOMSCHIK, Anna, Werftkolonie...S.31 ff

⁹³ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 12.10.2015

auf einer Achse, die durch den Hof verläuft gespiegelt. Das Wohnhaus B orientiert sich mit einer Fassade in Richtung Stadt Korneuburg, das Wohnhaus C in Richtung Donau. Die Objekte A und D sind ebenfalls identisch ausgeführt. Sie liegen im Gegensatz zu den Wohnhäusern B und C auf einer gemeinsamen Achse. Die Feuermauern von A und D liegen auf einer Fluchtlinie mit den nach Stadt bzw. Donau gerichteten Fassaden der Objekte B und C. Die Breitseiten von B und C überschneiden die Längsfassaden der Wohnhäuser A und D in etwa zur Hälfte, eine Fuge trennt A von B bzw. D von C. Der Innenhof wurde als vierteilige Gartenanlage konzipiert. Zwischen und außerhalb der vier Grünanlagen befinden sich Wege die auf einer Seite zur Donaustraße führen, auf der anderen Seite zu den Objekten 60 und 61.

Die Planungsarbeiten für die Korneuburger Arbeitersiedlung beginnen im Jahr 1913, wobei erst die Pläne aus dem Jahr 1914 mit dem schließlich Gebauten übereinstimmen. Charakteristisch für die Siedlung in Korneuburg ist, dass im Gegensatz zu vergleichbaren Wohnunterkünften an anderen Industriestandorten besonderes Augenmerk auf den Entwurf eines in sich stimmigen Ensembles gelegt wurde. Othmar v. Leixner gruppiert die Arbeiterhäuser sowie das Haus des Werftleiters um einen gemeinsamen Innenhof und betont somit die Zusammengehörigkeit dieser Objekte, die er durch die Einfassung der Anlage durch einen farbig gestrichenen Zaun betont.⁹⁴ Andernorts entschied man sich häufig für Solitärtypen, die gewissermaßen beliebig positioniert und reproduziert werden konnten.

Stilistisch entsprechen Leixners Wohnobjekte in Korneuburg der österreichischen Nationalromantik, die sich in diesem Fall durch die malerische Baukörperausformulierung in Form von Vor- und Rücksprüngen, den Walmdächern und Schleppegauern mit Ziegeldeckung, den Bruchsteinsockel sowie durch die gediegenen Fenster und Fensterläden auszeichnet.

Die Unterbringung von Arbeitern steht bis zum Ersten Weltkrieg nicht auf der Agenda der Kommunen oder des Staates⁹⁵ und ist dem freien Spiel der Marktkräfte ausgesetzt. Unternehmen wie die DDSG erkennen jedoch auch die Möglichkeit, durch die Errichtung von Arbeitersiedlungen direkten Einfluss auf die Produktivität, Loyalität sowie Identifikationsbereitschaft zum Unternehmen auszuüben.⁹⁶

⁹⁴ Othmar Leixner, Entwürfe für Kleinbauten im Sinne bodenständiger Architektur in Österreich...“, S. 95

⁹⁵ Caroline JÄGER-KLEIN, Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, S. 87

⁹⁶ Helmut WEIHMANN, Das Rote Wien. Sozialdemokratische Architektur..., S. 64

OBJEKT 26 – Matrosenzimmer

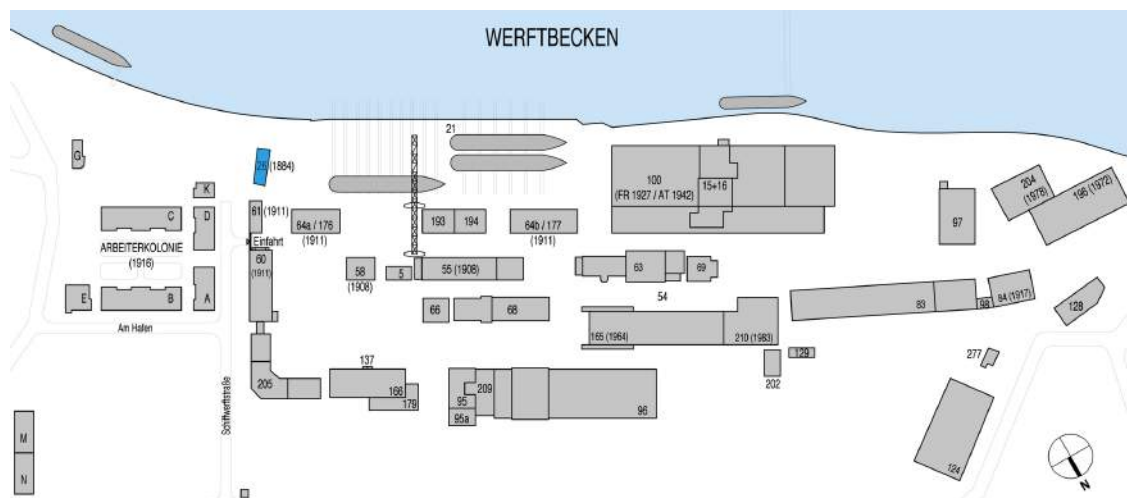


Abbildung 24: Blau markiert das Objekt 26 aus dem Jahr 1884

PLANUNG

Erstmals planlich dargestellt wird Objekt 26 auf einem Planblatt⁹⁷ des Baudepartments der I. k.k.pr.DDSG als „Projekt für ein Matrosenzimmer in Korneuburg“. Datiert ist der Plan auf den 19. September 1884 und beinhaltet einen Lageplan, zwei Grundrisse für die Fundamentierung sowie für das Erdgeschoß, eine Längsansicht und einen Querschnitt durch Objekt 26, das gegenwärtig aufgrund des Abbruches von Objekt 5 das älteste noch vorhandene Gebäude auf dem Werftareal ist.⁹⁸

Der projektierte Neubau soll gegenüber der damaligen Anstreicherei neben einen Kohlenplatz situiert werden. Parallel zur Anstreicherei liegend besitzt das rechteckige Gebäude Hauptmaße von 6,3 m x 12,9 m. Der Eingang orientiert sich zum lediglich 2 Meter breiten Weg, der zwischen Anstreicherei und neuem Matrosenhaus durchführt. An der Rückseite schließt Objekt 26 direkt an einen 5 m breiten Weg an.

Aus dem Fundamentgrundriss ist abzulesen, dass das Gebäude auf einem 45 cm breiten Streifenfundament vermutlich aus Ziegelmauerwerk gegründet wird. Aufgrund der Kompaktheit des Gebäudes sind neben den Fundamenten für die Außenwände lediglich zwei schmalere, für die vorgelagerte Außentreppe vorgesehene Fundamente, notwendig.

⁹⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt für ein Matrosenzimmer in Korneuburg“, 19.9.1884, Mappe B3

⁹⁸ ZABINI, Carina, Bauhistorische Dokumentation der Objekte 5, 15, 26 und 26 auf dem Werftgelände in Korneuburg, 2012, S. 18

Der Erdgeschoßgrundriss ist streng symmetrisch aufgebaut und zeigt ein rechteckiges Gebäude mit Außenabmessungen von 6,3 m x 12,9 m, der Innenraum misst 5,4 x 12,0 m und besitzt somit eine Fläche von 64,8 m². Objekt 26 besteht lediglich aus diesem einen Raum, eine Gliederung durch Innenwände ist vorerst nicht angedacht.

Eine einläufige Treppe mit vier Stufen führt zur Eingangstür und in weiterer Folge direkt in das Matrosenzimmer. Belichtet wird der Innenraum durch in die Außenwände aus Ziegelmauerwerk eingeschnittenen Fensteröffnungen an der Ost- sowie an der Nordseite des Gebäudes. Bereits aus dem Grundriss ist die Gestaltung und Gliederung der Fassade durch Verwendung von vorspringenden Mauerteilen zu erahnen.

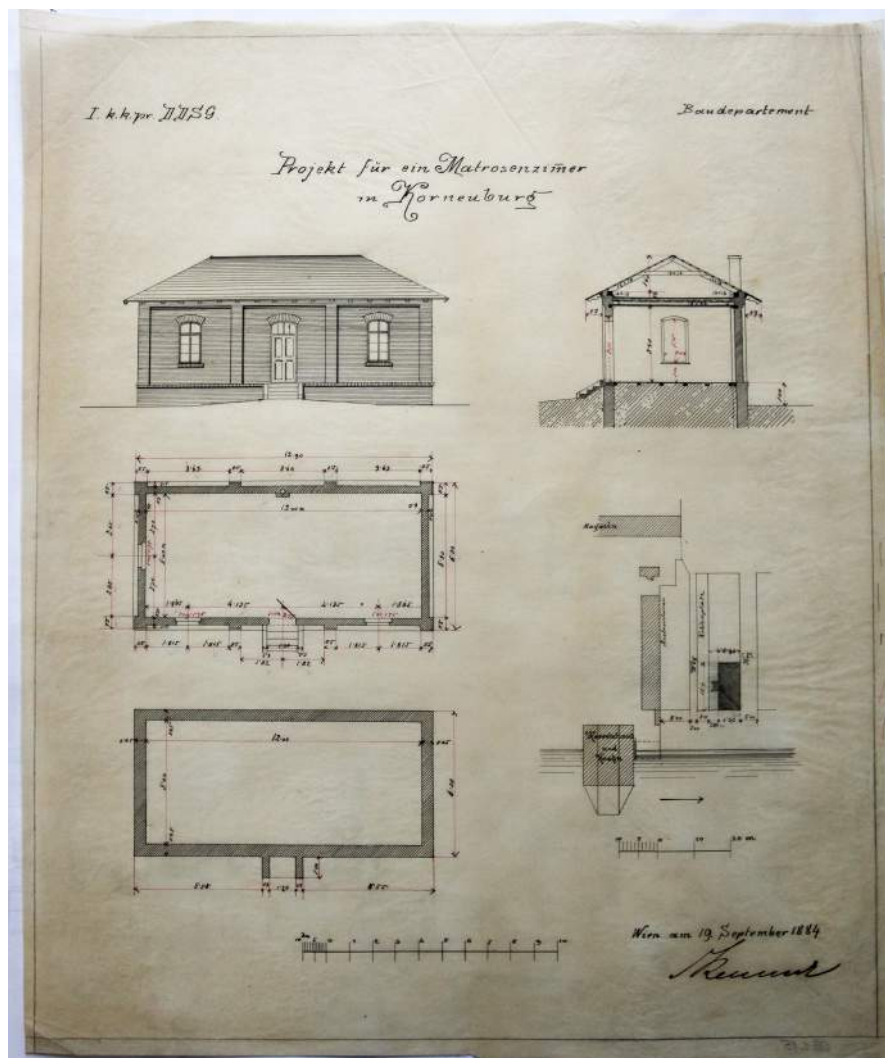


Abbildung 25: Originales Entwurfsplanblatt vom 19. September 1884

So zeigt nun die einzige gezeichnete Ansicht, wie einerseits das Gelände zur Eingangstreppe hin modelliert ist und wie die Fassade gegliedert und ausformuliert

werden soll. Das Matrosenhaus steht auf einem Sockel, der auf Höhe des Eingangsniveaus eine klare horizontale Abtrennung vom darüber liegenden Fassadenteil findet. Die Fassadenfläche zwischen Sockel und Traufe ist in drei gleich große Felder gesplittet, wobei die beiden äußeren die Fensteröffnungen aufnehmen. Es kann in diesem Fall nicht von einer Gliederung durch Pilaster gesprochen werden, vielmehr sind es quadratische Flächen in der Fassade, die leicht zurückgesetzt sind, um ein plastischeres Fassadenbild zu erzeugen. Im mittleren dieser Felder und somit in der Symmetrieachse des Gebäudes liegt der Eingang zum Gebäude. Sowohl die Tür- als auch die Fensteröffnungen werden von einem gewölbeförmigen Überlager nach oben segmentkreisförmig abgeschlossen. Demnach folgt auch die Fensterform dieser gewölbartigen Konstruktion. Der Fensterteilung zufolge dürfte es sich um Doppelflügel Fenster handeln, wobei jeder Flügel aus drei eher quadratischen Glaselementen und zugehörigen Sprossen besteht. Diese mittige Teilung der Fenster wird auch für die über dem Kämpfer liegenden, oben abgerundeten Fensterscheiben übernommen. Angaben zum verwendeten Material, das für die Fassade zur Ausführung kommen sollte, ist aus dem vorliegenden Planblatt nicht zu eruieren. Im Gegensatz zu später erstellten Plänen deutet auf diesem Plan nichts auf einen Fassadenputz hin. Ausgefüllt werden die Fassadenfelder im Plan mit einer Linienschraffur, die nicht näher definiert wird.

Im Übergang von Wand zum Dach sind die Stirnseiten der Sparren deutlich herausgearbeitet und liegen in regelmäßigen Abständen nebeneinander. Abgeschlossen wird Objekt 26 von einer Walmdachkonstruktion, dessen Material für die Eindeckung auf diesem Plan nicht näher erläutert wird.

Schließlich wird das projektierte Matrosenzimmer im Querschnitt dargestellt. Besonders gut erkennbar ist im Schnitt durch die Außenwände, wie die zurückversetzten Fassadenfelder erzielt werden konnten.

Der Innenraum misst eine Höhe von 3,40 m und wird durch eine Holzdecke vom Dachraum abgegrenzt. Holzbalken in der Dimension 18/26 cm spannen stützenfrei von Außenwand zu Außenwand. Nähere Angaben zum Aufbau dieser Zwischendecke sind planlich nicht festgehalten, vermutlich handelt es sich aber um eine Holzbalkendecke mit aufgebrachter Schüttung im Dachraum.

Zudem findet man Angaben zur Dachkonstruktion: Zwei Pfetten in der Dimension 16/16 cm liegen auf der Mauerbank der Außenwände auf.

Die Dachsparren in der Dimension 12/10 cm ragen über die Fassadenebene hinaus und bilden einen Dachvorsprung von 70 cm in dessen Bereich die Sparren kunstvoll

geschnitten sind. Ebenfalls gestaltgebend ist der Kamin, der in seiner Höhe ziemlich genau bis zum First des Walmdaches reicht.

UMBAUTEN

Die erste wesentliche Umbaumaßnahme fällt in das Jahr 1915 und somit in eine Phase genereller Expansion des Werftbetriebes. Datiert auf den 3. Juni 1915 wird auf einem Planblatt die projektierte Vergrößerung von Objekt 26 dargestellt. Der Titel des Planblattes lautet: „Projekt über den Zubau eines Garderobe- u. Waschraumes zum Anstreichereigebäude am Werft Korneuburg“.

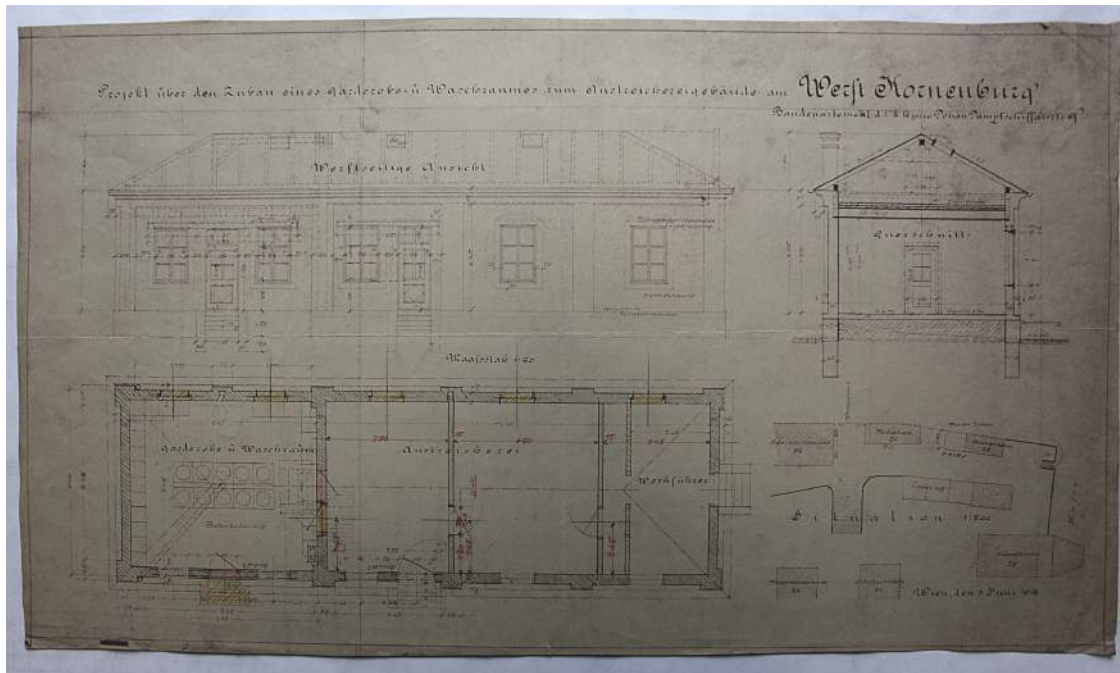


Abbildung 26: Umbau und Vergrößerung im Jahr 1915

Aus dem Lageplan ist ersichtlich, dass Gebäude 26 in Richtung Objekt 61, dem Portierhaus, verlängert werden soll. Interessant ist, dass Objekt 26 bereits als Anstreicherei, und nicht wie in den ursprünglichen Plänen aus dem Jahr 1884 als Matrosenzimmer, bezeichnet wird. Ob das gegenständliche Objekt überhaupt als Matrosenzimmer genutzt wurde ist nicht hinlänglich geklärt. Die Größe des geplanten Zubaus beträgt laut Lageplan 6,45 m x 6,35 m und schließt an die im Nordosten liegende Stirnseite des Bestandsgebäudes an.

Dieser Umbau wird auf zwei Planblättern mit gleichem Datum thematisiert und zeigen im Wesentlichen auch eine idente Planung. Zwei Punkte sind jedoch auffällig: Die Treppe, die zum Eingang der Anstreicherei führt, ist auf einem Plan parallel, auf dem anderen im Rechten Winkel verschwenkt zur Fassade dargestellt. Ein weiterer Unterschied ist im Detaillierungsgrad der Plandarstellung der Umbaumaßnahmen zu erkennen.

Im Bereich der Anstreicherei wird bei diesem Umbau eine Zwischenwand abgebrochen, zwei neue werden an anderer Stelle errichtet. Somit entstehen drei durchgesteckte Räume, die über herkömmliche Türen miteinander verbunden sind. An der östlichen Längsfassade werden jeweils in den Symmetrieachsen der Fassadenfelder neue Maueröffnungen zur besseren Belichtung der Räume geschaffen. An der südorientierten Stirnseite ist mittig liegend eine weitere Treppe zu sehen, von der aus man in das fortan etwas vergrößerte Zimmer des Werkführers gelangt. Es scheint, als wäre diese Treppe, die auf den ursprünglichen Plänen noch nicht zu sehen ist, schon vor dieser größeren Umbaumaßnahme errichtet worden ist. Analog dazu ist dieselbe Treppe auf der gegenüberliegenden Stirnseite nun strichliert angedeutet und soll im Zuge des Umbaus abgebrochen und die vorhandene Maueröffnung verschlossen werden. Direkt daneben ist durch den gelb markierten Abbruch von Mauerwerk eine neue Öffnung, welche die Anstreicherei mit den neuen Garderobe- und Waschräumen verbinden soll, planlich festgehalten. Ein direkter Zugang vom Außenraum in Form einer kleinen Treppe sollte abgebrochen, die zugehörige Wandöffnung im Zuge dessen verschlossen werden. Als Bodenbelag im Garderobe- und Waschräum soll ein Betonboden zur Ausführung kommen. Im Zentrum des Raumes befinden sich insgesamt zehn Waschtische, die sich in zwei Reihen zu je fünf Waschtischen gegenüberstehen. An den Außenwänden stehen Garderobemöbel, möglicherweise in Form von Spinden.

Die Ansicht auf diesem Planblatt zeigt, dass der Zubau in seiner gestalterischen Ausformulierung größtenteils an das bereits bestehende Gebäude anfügen soll. Der umlaufende Sockel wird weitergeführt, die Fassadengliederung in Felder, die sich aus Vor- und Rücksprüngen in der Fassadenebene ergeben, werden ebenfalls übernommen. Die Eingangstür sowie die Fenster entsprechen ebenfalls den bereits existenten Fenster- und Türelementen am ursprünglichen Gebäude. Auffällig ist jedoch, dass die segmentkreisförmigen Überlager aus den Plänen von 1884 in dieser Form nicht mehr vorhanden sind und teilweise strichliert eingezeichnet sind. Stattdessen werden sämtliche Fenster von umlaufend 20 cm breiten „Faschen“

umrahmt und somit besonders betont. Anders als auf dem Plan von 1884 findet man nun Angaben zu einem geplanten Verputz des Außenmauerwerks. In den Fassadenfeldern sollte schließlich ein „grober Spritzwurf“ zur Anwendung kommen, der auch auf die bis dahin sichtbaren segmentkreisförmigen Überlager aufgebracht werden soll. Der Zeichnung zufolge sind diese bogenförmigen Überlager nach den geplanten Umbaumaßnahmen nicht weiter sichtbar.

Die letzte auf diesem Planblatt befindliche Zeichnung, der Querschnitt, zeigt sich größtenteils unverändert zum ursprünglichen Plan aus dem Jahr 1884. Aus dem vormaligen Fenster ist nun eine Türöffnung geworden, die in ihrer Position allerdings nicht mit dem Grundriss übereinstimmt.

Abschließend kann angenommen werden, dass entweder bereits vor 1915 ein erster Umbau stattgefunden hat, dessen Plan bis dato nicht vorliegt, oder dass ein zweiter Umbau und dessen Datum nicht auf dem Planblatt gekennzeichnet wurde. Hinweis darauf gibt dieser Plan vom 3. Juni 1915, auf dem ein baulich bereits verändertes Gebäude abermals umgebaut wird. Beispiel dafür sind Innenwände, die auf dem Plan von 1884 noch nicht ersichtlich sind, 1915 bereits wieder abgebrochen und durch neue ersetzt werden. Dasselbe gilt für einige Türöffnung sowie Treppen.

Einen weiteren Hinweis auf die Existenz des Zubaus an Objekt 26 gibt der Lageplan vom 6. Jänner 1912, der die „Geleise-Anlage der K.K.priv. Donau-Damfschiffahrts-Gesellschaft in Korneuburg“ zum Thema hat. Auf diesem neben dem Zubau zu Objekt 26 auch das Objekt 76 schon zu sehen.

Aus dem Zeitraum zwischen 1915 bis in die frühen 1930er Jahre liegen derzeit keine weiteren Umbaupläne vor, auf einem Luftbild aus dem Jahr 1925 ist allerdings zu sehen, dass an Objekt 26 in südlicher Richtung angebaut wurde. Möglicherweise handelte es sich um eine Art Holzschuppen zur Lagerung von Material und Bauteilen.⁹⁹

In den 1930er Jahren werden weitere Umbaumaßnahmen an Objekt 26 notwendig und planlich festgehalten.¹⁰⁰ Das genaue Plandatum ist auf dem Originalplan, der im Archiv des Stadtmuseums Korneuburg aufliegt, nicht klar zu erkennen, es könnte sich

⁹⁹ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 19

¹⁰⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Skizze zur Adaptierung des Anstreichereigebäudes Nr. 26 der Werft in Korneuburg“, vermutlich 14.4.1938

aber möglicherweise um den „14.IV.38“ handeln. Der Plan trägt den Titel „Skizze zur Adaptierung des Anstreichereigebäudes No.26 der Werft in Korneuburg“.

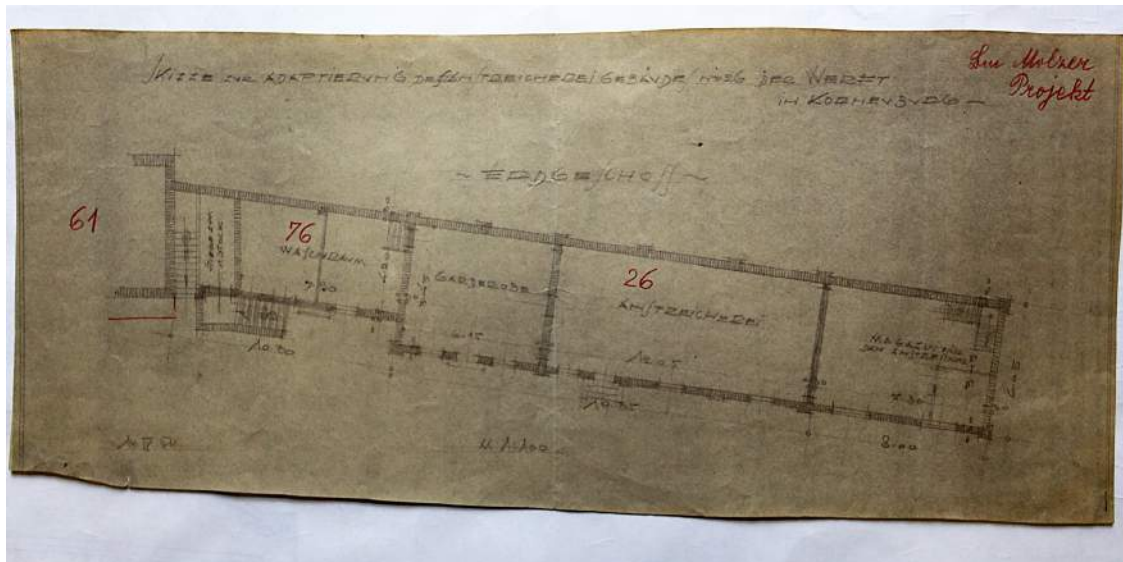


Abbildung 27: Umbaumaßnahmen vermutlich aus dem Jahr 1938

Anstelle des auf dem Luftbild aus 1925 sichtbaren Schuppens wird nun ein 8,0 m x 6,05 m großes Massivbauwerk geplant, das ein „Magazin für den Anstreicher“ beherbergen soll. Dieser Raum besitzt zwei Fensteröffnungen an der zur Werft orientierten Längsfassade. Im Rauminnen befindet sich zwei Zwischenwände, die einen kleinen Raum an der Ecke des Zubaus bilden. Interessanterweise ist in der gegenüberliegenden Ecke eine zweiläufige, über Eck führende, Treppe angedeutet. Wohin die Treppe führt ist aus diesem Plan aber nicht nachvollziehbar.

Die Anstreicherei wird in dieser Planskizze ohne die weiterhin existenten Zwischenwände dargestellt. Der vormalige Garderobe- und Waschraum ist ab sofort nur mehr als Garderoberraum aufgeführt, da der Waschraum in den Verbindungsbau, der die Lücke zwischen den Objekten 26 und 61 schließt und mit der Objekt Nummer 76 gekennzeichnet wird, verlagert wird.

Auffällig ist, dass die Fensteröffnungen an der straßenseitigen Fassade, die aus dem Umbau von 1915 hervorgingen, auf dieser Planskizze nicht eingezeichnet sind.

Während des Zweiten Weltkrieges findet an Objekt 26 erneut ein Umbau statt. Wiederum handelt es sich um Umstrukturierungsmaßnahmen im Inneren des Gebäudes.¹⁰¹

¹⁰¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „D.D.S.G. Werfte Korneuburg Umbau des Gebäudes Nr. 26.“, 3.3.1942

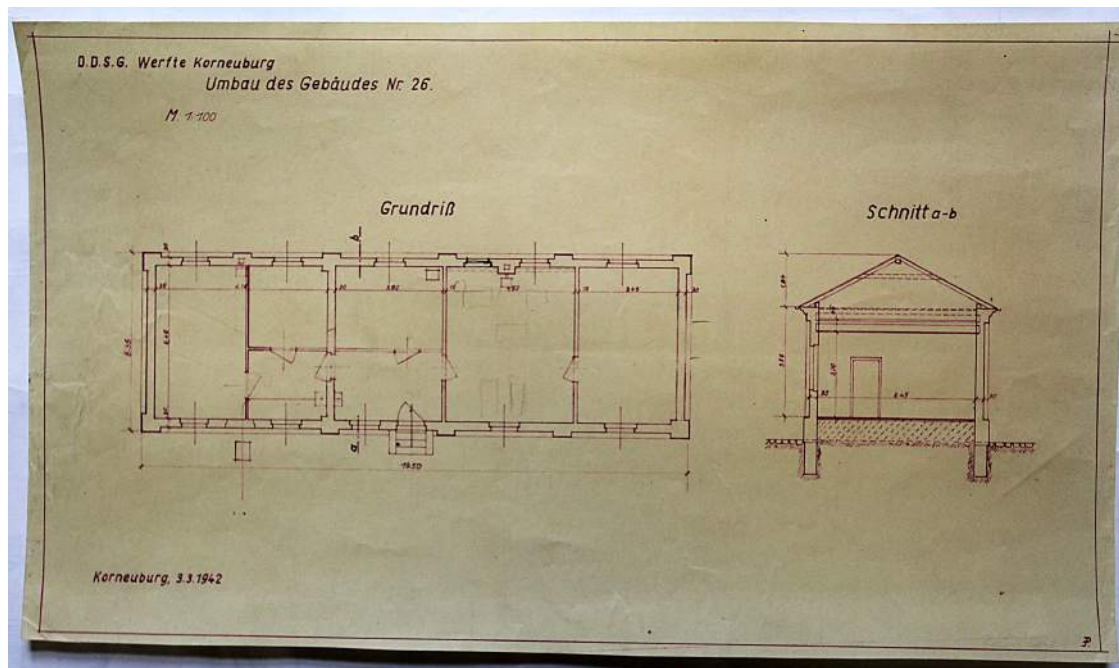


Abbildung 28: Umbauplan für Objekt 26 vom 3.3.1942

Die Bemaßungskette der Zwischenwände belegt, dass die im Jahr 1915 errichteten Zwischenwände bis zu diesem Umbau im Jahr 1942 und darüber hinaus Bestand hatten. Im Zuge dieser Umbaumaßnahme wird im nördlichsten Raum der Anstreicherei, quer zur bestehenden Zwischenwand, eine neue Wand errichtet, durch welche ein zentraler Vorraum geschaffen wird. Weitere Zwischenwände werden im Bereich der Garderobe gebaut, sodass ein durchgesteckter Raum sowie zwei kleinere Räume entstehen.

Die auf der Planskizze aus den 1930er Jahren nicht dargestellten Fensteröffnungen sind auf dem Umbauplan von 1942, größtenteils in Übereinstimmung mit dem Plan von 1915, wieder ersichtlich. Eine Veränderung der straßenseitigen Fassade vollzieht sich nur im Bereich des mittleren Raumes der Anstreicherei, wo anstatt einer Öffnung zwei neue eingeschnitten werden.

Angaben zur Nutzung der Räume sind auf diesem Umbauplan nicht vermerkt. Der Querschnitt durch das Gebäude zeigt das gewohnte Bild.

Die letzte planlich dokumentierte Umbaumaßnahme¹⁰² ist auf den 25.4.1959 sowie auf den 21.11.1961 datiert und beschreibt im Wesentlichen die neue Eingangssituation. Ursprünglich führte eine kleine Treppe, die im rechten Winkel zur Fassade lag, frontal auf das Anstreichereigebäude hin. Im Zuge des Umbaus wird eine neue, wiederum einläufige Treppe, die parallel zur Fassadenfront liegt geplant. Fünf Stufen

¹⁰² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg. Objekt 26“, 25.4.1959/21.11.1961

überwinden den Höhenunterschied zwischen Außengelände und Fußbodenniveau des Innenraums. Am Austritt der Treppe befindet sich eine Tür, die in einen kleinen Windfang führt. Von diesem gelangt man schließlich in die Räumlichkeiten des Objektes 26 selbst, dessen geplante Nutzung sich aus diesem Plan nicht ablesen lässt.

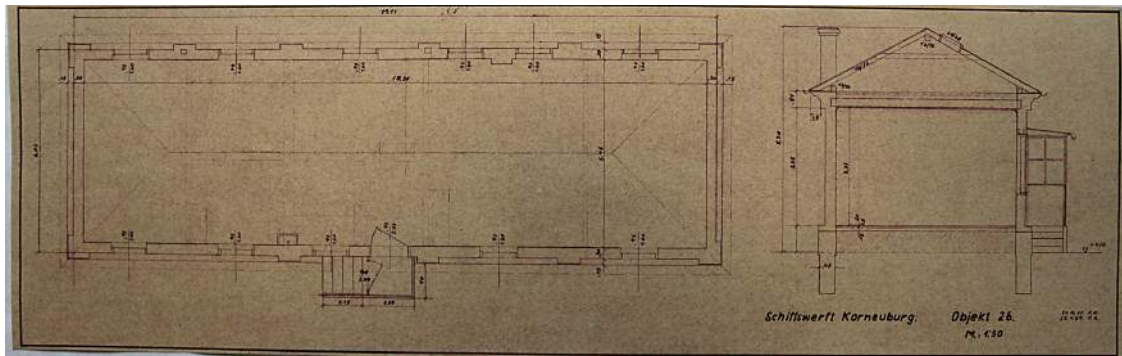


Abbildung 29: Letzter dokumentierter Umbau stammend aus den Jahren 1959/1961

Otto Pacher, seines Zeichens ehemaliger Leiter der Anlagenwirtschaft des Werftbetriebes gibt an, dass Objekt 26 in den letzten Jahrzehnten vor der Werftschließung mit verschiedenen Funktionen bespielt wurde. Pacher spricht von einer Nutzung als Lohnbüro bis 1970, als Büro für die Betriebsleitung bis 1982. Danach wurde Objekt 26 vom Angestelltenbetriebsrat genutzt.¹⁰³

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 26

Ein Entwurfsplan aus dem Jahr 1884¹⁰⁴ zeigt in der Ansicht ein eingeschößiges Gebäude mit einem symmetrischen Aufbau der Sichtziegelfassade. Eingeteilt in drei Achsen liegt in der Mittelachse der Eingang zu dem eine kleine Außentreppe mit vier Stufen führt. Links und rechts vom Eingang befindet sich jeweils ein Fenster. Der Sturz über Tür und Fenstern ist als Segmentbogen gestaltet. Das Sockelgeschoß wird horizontal vom Eingangsniveau abgetrennt. Vier Pilaster bilden drei Fassadenfelder. Ein Walmdach überdeckt das Objekt 26. Das Errichtungsjahr kann nicht genau bestimmt werden, im Lageplan von 1897 ist das Gebäude aber bereits eingetragen. Auf jeden Fall ist es damit das älteste, noch bestehende Gebäude der Werftanlage, dessen

¹⁰³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Schiffswerft Korneuburg – Objektliste von Otto Pacher, 2012

¹⁰⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt für ein Matrosenzimmer in Korneuburg“, 19.9.1884, Mappe B3

ursprüngliche Bezeichnung „Matrosenzimmer“ lautete. Bereits im Jahr 1897 wird es aber auf einem Lageplan¹⁰⁵ als Anstreicherei angeführt.

ZUSTAND HEUTE

Objekt 26, das älteste noch vorhandene Gebäude am Werftareal in Korneuburg, ist heute generell in einem sehr guten Zustand vorzufinden.

Um 1970 fanden weitere Umbaumaßnahmen statt, die wesentlichen Einfluss auf das heutige Erscheinungsbild des gegenständlichen Objektes haben. Durch den Abbruch von Objekt 76 steht Objekt 26 fortan wieder frei als Solitär.¹⁰⁶ Im Wesentlichen entspricht das heutige Erscheinungsbild den Umbauplänen von 1959/1961, auf denen allerdings der heute nicht mehr existente Schornstein noch zu sehen ist. Heute sitzt in der südseitigen Stirnseite des Gebäudes ein zusätzliches Fenster, das auf den Plänen von 1959/1961 planlich nicht festgehalten ist. Die aus diesem Umbau resultierende neue Eingangssituation mit parallel zur Fassade liegender Treppe und Windfang hat sich im Laufe der Jahre ebenfalls leicht verändert. Heute wird die Eingangssituation von einem Vordach gedeckt, als Absturzsicherung findet man ein zartes Metallgeländer vor.



Abbildung 30: Von Gerhard Stadler dokumentierter Zustand des Objektes 26 im Jahr 1991

¹⁰⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: unbetitelter Lageplan, 30.1.1897, Mappe B1

¹⁰⁶ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 20-21

Auf Fotografien von Gerhard Stadler aus dem Jahr 1991 ist Objekt 26 mit gelbem Fassadenanstrich zu sehen. Der heute zu sehende blau-weiße Anstrich ist somit aller Wahrscheinlichkeit erst nach Schließung der Werft im Zuge von Sanierungsarbeiten aufgebracht worden.



Abbildung 31: Zustand von Objekt 26 im Jahr 2012, Fotografie von Carina Zabini

Gemeinsam mit dem projektierten Portierhäuschen findet man auf diesem Plan das projektierte Administrationsgebäude im Südosten des Werftareals. Beide Gebäude sind quer zum Werftbecken positioniert, dessen südostseitigen Fassaden in einer Flucht an der Zufahrtsstraße liegen. Verbunden werden beide Gebäude durch ein insgesamt etwa 10 m breites Einfahrtstor.

Als Entwurfsplanstand liegen drei Planblätter vor, wobei eines auf den 10. April 1911, die anderen beiden nicht datiert sind. Es ist jedoch aufgrund des übereinstimmenden Inhalts sehr wahrscheinlich, dass auch die beiden undatierten Planblätter, welche das zu errichtende Administrationsgebäude in Grundrissen, Ansichten und Konstruktionsdetails zeigen, in die Zeit des zuvor genannten Datums fällt.

Der erste Plan¹⁰⁸ zeigt, dass die Hauptmaße von Objekt 60 im Grundriss 39,90 m x 13,20 m, ohne Berücksichtigung von vorgelagerten Außentreppen, betragen.

Eine Doppeltreppe mit zwei einläufigen, parallel zur südwestlichen Stirnseite des Gebäudes liegenden Stiegenläufen, die auf ein gemeinsames Podest führen, bildet die Haupteinschließung des Administrationsgebäudes. Von diesem Podest gelangt man durch eine Doppelflügeltür in eine mittelgangartige Erschließungssituation, die mehrmals durch Türen unterbrochen wird und zweimal in ihrer Breite aufgeweitet wird. Aufgefädelt an diesem Mittelgang liegen an der Nordwestseite ein Büro für den Werft-Chef, die Buchhaltung, ein Reserveraum, ein Raum für das Telephon sowie WC-Anlagen, die von einem weiteren Vorraum, der auch von außen zugänglich ist, erschlossen werden. Von außen führt eine einläufige Treppe, die parallel zur Fassadenebene liegt auf das Innenniveau des Gebäudes. Die Tatsache, dass ein getrenntes Damen-WC sowie zwei Herren-WCs vorgesehen sind, lässt darauf schließen, dass auch Frauen im Administrationsgebäude angestellt waren. In der südostseitigen Gebäudehälfte liegt ein kleiner Raum direkt neben dem Haupteingang, dessen Funktion jedoch nicht näher definiert wird. Daneben fädeln sich Räumlichkeiten für die Correspondenz mit angeschlossener Kassa, ein Raum für die Magazineure, ein Inventarbureau mit angehängtem Raum für die Schleifer, ein Archiv sowie ein Zimmer für einen Diener auf.

Über etwa zwei Drittel der Gebäudelänge werden die Räumlichkeiten des Administrationsgebäudes über den Mittelgang erschlossen. Von dessen Ende gelangt man schließlich in den großen Zeichensaal der über eine Wendeltreppe mit dem

¹⁰⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Projektiertes Administrationsgebäude, Werft Korneuburg.“, vermutlich 1911

Obergeschoß und somit mit dem Mallboden, auf dem die Bauteile in Naturmaß aufgetragen werden, direkt verbunden ist.

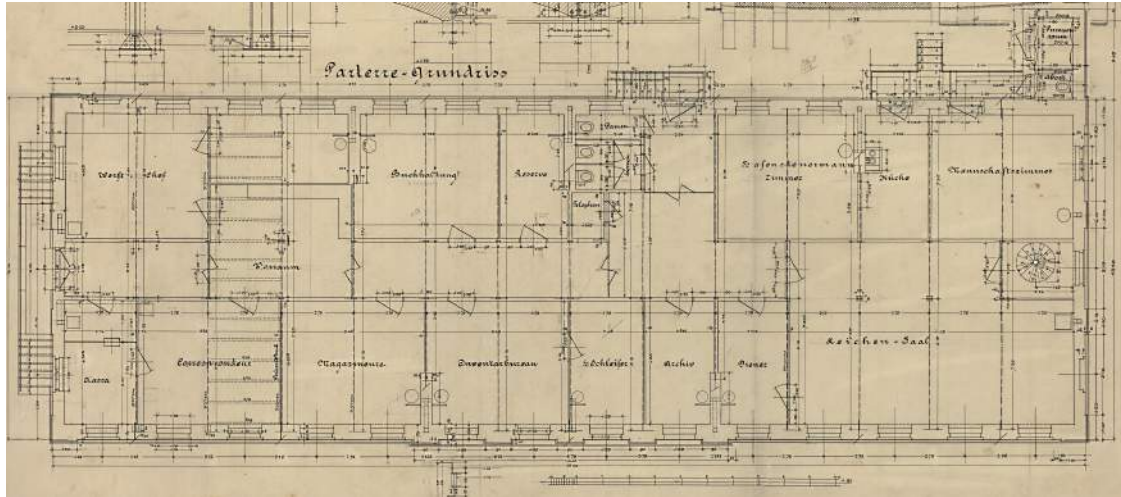


Abbildung 34: Ausschnitt aus dem Originalplan von 1911; Parterregrundriss

Angrenzend an den Zeichensaal, jedoch nicht vom Mittelgang erschlossen, liegt an der Nordwestseite ein Zimmer für den Hafensteuermann mit zugehöriger Küche. Dieses Zimmer mit anschließender Küche kann als kleine Wohneinheit für den Hafensteuermann interpretiert werden. Direkt daneben, an der Gebäudeecke liegend, befindet sich ein Mannschaftszimmer. In diese drei Räume gelangt man über eine einläufige Außentreppe samt an der Fassade liegendem Gang, die im Gegensatz zu den beiden anderen am Objekt befindlichen Außentritten frontal auf das Gebäude zuläuft. An diesem Gang liegt zudem ein Abort, der gemeinsam mit einem Pumpenraum in einem Zubau, bestenfalls Appendix genannt, untergebracht ist und aus der rechteckigen Form des Gebäudes heraustritt.

Die gesamte Organisation der Innenräume beruht auf dem Achsraster der Stahlkonstruktion, die somit auch die Raumgrößen vorgibt. So nehmen die meisten Räume, je nach Platzbedarf, entweder ein oder zwei Felder des Konstruktionsrasters ein.

In einem Schnitt durch den Zubau sowie in einer Teilansicht des Gebäudes werden die an der nordwestseitigen Längsseite des Gebäudes situierten Zugangssituationen mit den vorgelagerten Außentritten dargestellt. Dieser Schnitt wie auch die Ansicht gibt Auskunft über die Ausformulierung Fassade sowie der Tür- und Fensteröffnungen.

Die Außenwände des Zubaus bestehen im Bereich des Erdgeschoßes aus 45 cm starkem Ziegelmauerwerk, im Obergeschoß beträgt die Wandstärke nur noch 30 cm.

Eingedeckt wird der Anbau von einem Pultdach, dessen Traufe in etwa auf Höhe der Sturzunterkante der Fenster des Obergeschoßes liegt.

Die neben dem „Appendix“ liegende Außentreppe läuft zunächst über fünf Stufen frontal auf die Fassade zu, zwei weitere sind danach ausgehend von einem Podest um neunzig Grad verschwenkt entlang der Fassade geplant. Auf der linken Seite befindet sich der Eingang in das Mannschaftszimmer, der rechte in die dem Zimmer des Hafensteuermannes zugeordneten Küche. Ein schlichtes Geländer, möglicherweise aus Metall, dient als Absturzsicherung vom Erschließungsgang, der 119 cm über dem Außenraumniveau liegt.

Die Fassade des Administrationsgebäudes ist horizontal wie auch vertikal einer strengen Gliederung unterworfen. Horizontal gliedert sich die Fassade in drei Teile: In einen umlaufenden Sockelbereich, in welchen die Türöffnungen hineingreifen. Darüber ein Feld, in dem sich Türen und Fenster des Erdgeschoßes sowie die Fenster des Obergeschoßes befinden. Abgeschlossen wird die Fassade an den Längsfassaden von einem umlaufenden Kranzgesimse, darüber spannt sich das kreissegmentförmige Tonnendach auf.

Vertikal gegliedert wird die Fassade durch senkrechte Bänder in denen jeweils eine Tür- oder Fensteröffnung direkt übereinanderliegen. Die Türen sind mit einfachem geometrischen Dekor ausgeschmückt. Über einem Kämpfer liegt über jeder Tür- und Fensteröffnung ein Oberlicht aus kleinteiligeren Glaselementen. Die Fenster sind jeweils als Doppelflügel Fenster ausgeführt. Auf Höhe der Zwischendecke spannt sich ein Feld zwischen der Öffnung im Erdgeschoße und dessen Pendant im Obergeschoß auf. Dem Fassadenschnitt zufolge ist dieses Feld als opaker Bauteil in Ziegelmauerwerk ausgeführt und erhält durch stufenförmige Rücksprünge eine plastische Qualität.

Neben dem Fassadenschnitt findet man auf diesem Planblatt die Darstellung der zweiten Zugangssituation an der Nordwestfassade, von der man in den an die WCs angrenzenden Vorraum gelangt. Eine einläufige Außentreppe führt entlang der Fassade auf das Niveau des Erdgeschoßes und ist gestalterisch analog zur zuvor beschriebenen Situation ausformuliert. Lediglich die Eingangstür ist etwas schmuckvoller ausgestaltet, was auf eine Hierarchisierung der Hauseingänge schließen lässt.

Abschließend werden auf diesem Planblatt die wesentlichen Konstruktionsdetails dargestellt. Wie bereits im Grundriss zu erkennen handelt es sich um ein Bauwerk mit

massiven Außenwänden in Ziegelbauweise. Im Gebäudeinneren soll jedoch ein Stahlskelettbau zur Ausführung kommen.

Die Stahlstützen in Form von 15 cm hohen I-Profilen werden mittels L-Profilen und Verschraubungen an einer Kopfplatte befestigt, über welche die kraftschlüssige Verbindung zum 45 cm x 60 cm großen Fundament hergestellt wird. Auf diesem Fundament liegen zudem 13 cm hohe Stahlträger, ebenfalls in Form von I-Profilen, auf, die als Unterkonstruktion für die Fußbodenkonstruktion im Erdgeschoßbereich dient. Im Bereich der Zwischendecke lagert wiederum eine Primärkonstruktion aus Stahlträgern auf der Stahlstütze auf, die Sekundärkonstruktion bilden Holzträger in der Dimension 6/20 cm. Die Oberkante der Stahl- und der Holzträger ist ident und bildet somit eine plane Unterkonstruktion für eine zweilagige Schalung mit einer Gesamtdicke von 4 cm. Darüber liegen noch einmal Hölzer in der Dimension 6/10 cm, auf welchen schlussendlich der Mallboden mit einer Schichtdicke von 5 cm zu liegen kommt. Auf einem weiteren Detail wird die Verbindung der horizontalen Stahlträger der Zwischendecke gezeigt. Über eine Stahlplatte und vier Schrauben pro Seite werden die Träger zusammengehalten.

Das letzte Konstruktionsdetail zeigt eine Auflagersituation, dessen Verortung erst durch den nachfolgend beschriebenen Querschnitt durch Objekt 60 möglich wird. Es zeigt die Situation des Erdgeschoßfußbodens, der nicht erdberührt ist und etwa zwei Meter über dem Erdreich schwebt. Hier liegt auf einem wiederum 45 cm x 60 cm großen Fundament die Stahlkonstruktion auf. Zusätzlich liegt auf diesem Fundament ein bogenförmiges Ziegelüberlager auf.

Das zweite Planblatt¹⁰⁹ stellt das geplante Administrationsgebäude in zwei Ansichten, einem Detailschnitt durch die Traufe sowie im Grundriss des ersten Obergeschoßes dar. Die gesamte Fläche des Obergeschoßes wird vom sogenannten Mallboden eingenommen, wo die Schiffsteile im Maßstab 1:1 erarbeitet wurden. Auf diesen Mallboden führte auch von außen eine Treppe entlang der Längsfassade. In der Außenwand des Obergeschoßes wird eine Öffnung geplant, die mit insgesamt vier Türelementen verschlossen werden kann. Aufgrund der Lage an der werftseitigen Fassade erscheint es durchaus realistisch, dass beispielsweise Schablonen durch diese Öffnung auf kurzem Weg zum Werftgelände und somit zur Produktion transportiert werden konnten.

¹⁰⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Projektiertes Administrationsgebäude, Werft Korneuburg.“, vermutlich 1911

Die stirnseitige Ansicht präsentiert sich streng symmetrisch und wird von der vorgelagerten Doppeltreppe, die auf das Eingangsniveau führt, geprägt. In den beiden äußeren Fensterachsen liegen Fensteröffnungen sowohl im Erd- als auch im Obergeschoß. In der Symmetrieachse liegt das Eingangsportal, das mit geometrischem Dekor versehen ist und über dessen Kämpfer ein kleinteiliges Oberlicht sitzt. Vertikal gegliedert wird die stirnseitige Fassade durch Eckpfeiler sowie durch Pilaster, die zwischen der Tür- und der Fensterachse sitzen. Sowohl die Eckpfeiler als auch die Pilaster sind mit horizontalen Profilierungen versehen. Horizontal wird die Fassade durch den umlaufenden Sockel sowie durch das Gesimse bestimmt. Auf den Eckpfeilern sitzen Attikaaufsätze auf welchen der Anker als Logo der DDSG zu sehen ist. Das über dem Gesimse liegende Giebfeld wird durch das kreissegmentförmige Tonnendach definiert und wird ebenfalls dreiteilig und symmetrisch ausformuliert. In römischen Zahlen steht hier „MCMXI“, also 1911 geschrieben. Über dem Tonnendach sind noch einmal Attikaaufsätze, die denen auf den Eckpfeilern ähneln, zu sehen.

In der partiell dargestellten Längsansicht wird der repräsentative Charakter des Administrationsgebäudes noch einmal verdeutlicht. Dies geschieht durch das hervortretende Mittelrisalith in dessen Gebälk der Schriftzug „ERSTE K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT.“ zu lesen ist. Dieses Gebälk wird optisch von dorisch anmutenden Pilastern getragen.

Zudem ist zu erkennen, dass es sich bei der Oberlichtkonstruktion um eine geplante Version in Walmdachform handelt.

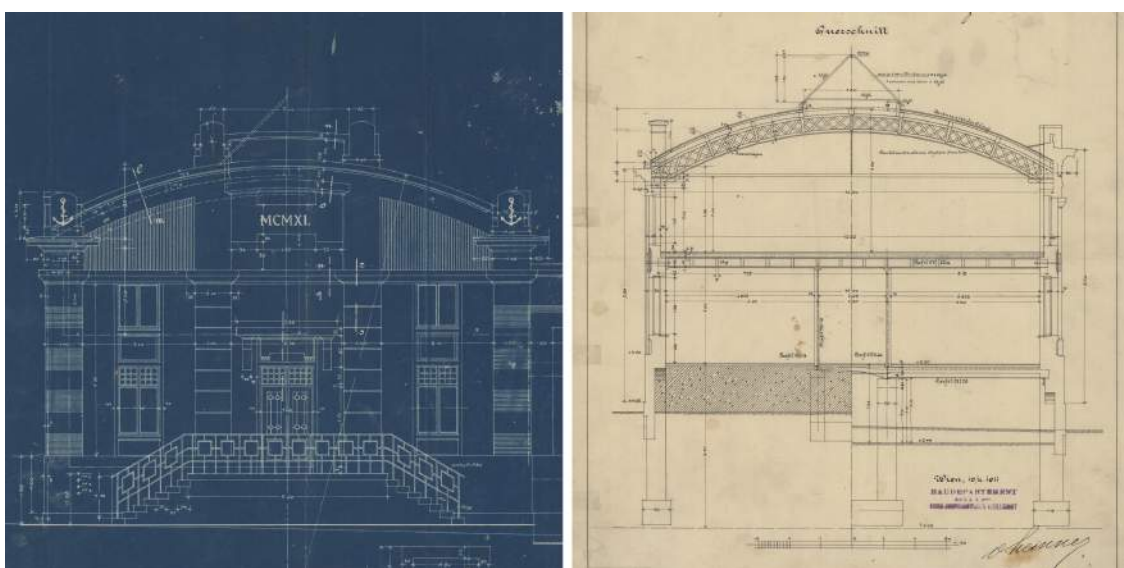


Abbildung 35: Gegenüberstellung Stirnseitige Ansicht mit Querschnitt

Wie eingangs erwähnt umfasst der Entwurfsplanstand aus dem Jahr 1911 drei Planblätter, wobei der Querschnitt im Maßstab 1:50 durch das Gebäude auf einem eigenen Planblatt¹¹⁰ zu finden ist, das von Othmar Leixner gezeichnet und auf den 10. April 1911 datiert ist. Aus dieser Zeichnung geht hervor, dass Objekt 60 nur partiell unterkellert werden soll. Auffällig ist die vergleichsweise sehr tiefe Fundamentierung des Gebäudes bis etwa 5 m unter der Fußbodenoberkante des Erdgeschoßes. Otto Pacher, der ehemalige Leiter der Anlagenwirtschaft begründet die Anhebung des Erdgeschoßes damit, dass man dadurch auch im Falle eines hundertjährigen Hochwassers größere Schäden am Gebäude vermeiden konnte.

Weiters lässt der Querschnitt erkennen, dass im Erdgeschoß auf einer Parapethöhe von 95 cm über der Fußbodenoberkante Kastenfenster zur Ausführung kommen sollen. Im Dachgeschoß reduziert sich die Parapethöhe auf 26 cm und man wechselt auf eine einschalige Fensterkonstruktion. Darüber ist die gestaltprägende Gesimseausbildung zu sehen, auf der die Dachentwässerungsrinne platziert wird. Wie auch an anderen Objekten am Werftgelände bildet der sogenannte Stephansbinder die tragende Struktur, auf der das segmentkreisförmige Tonnendach aufliegt. Auf diesem Planblatt findet man im Dachraum auch die Anmerkung „Dachkonstruktion System Stephan“ mit darüberliegender „Andurozierdeckung“. Diese Dachkonstruktion überspannt den gesamten Raum stützenfrei und wird zur besseren Belichtung des Dachraumes und somit des Mallbodens von einer satteldachförmigen Oberlichtkonstruktion durchdrungen, dessen tragende Konstruktion hauptsächlich aus Metallprofilen besteht. Im Querschnitt wie auch in der Fassadenansicht ist zu erkennen, dass die Gebäudeecken durch das vorspringende Gesimse und einen zusätzlichen Aufsatz eine besondere Betonung erfahren.

EXKURS: DER STEPHANSBINDER

Nicht nur am zuvor beschriebenen Administrationsgebäude mit der Objektnummer 60 kam eine sogenannte Stephansbinderkonstruktion als Dachtragwerk zur Anwendung, sondern auch an den Objekten 15, 83 und 84. Wie den Unterlagen aus dem Wiener

¹¹⁰ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über die Errichtung eines Administrationsgebäudes am Werft Korneuburg.“, 10.4.1911

Stadt- und Landesarchiv¹¹¹ zu entnehmen ist, wurde dieses Tragwerkssystem von der „Stephansdach-Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ entwickelt und in weiterer Folge in den Jahren 1906 (Patentschrift Nr. 22984) und 1909 (Patentschrift Nr. 36470) Patente darauf angemeldet. Philipp Stephan, seines Zeichens Architekt und Zimmermeister mit Wohnsitz in Düsseldorf, ließ am 9. November 1910 sein Unternehmen beim Handelsgericht Wien eintragen. Zu Beginn wurde für die neu gegründete Gesellschaft ein Stammkapital von 50 000 Kronen eingesetzt und man ließ sich in der Hintzerstraße 5, 1030 Wien nieder. Im Jahr 1918 siedelte das Unternehmen in die Bernbrunnstraße 39 im 13. Wiener Gemeindebezirk um, das zugehörige Materiallager befand sich in Hütteldorf.¹¹² Im Jahr 1929 meldete das Unternehmen Konkurs an, ehe es 1932 aus dem Handelsregister gelöscht wurde.¹¹³

Am 30. November 1903 meldet die Stephansdach-Gesellschaft das am 10. Februar 1906 ausgegebene Patent Nr. 22984 für das „Verfahren zur Herstellung von Bogenträgern oder Fachwerkbogen mit großer Spannweite für Dächer u. dgl.“ an. Der Beginn der Patentdauer wird mit 1. September 1905 festgelegt.¹¹⁴

Gekennzeichnet werden die Stephansbinder laut Patentschrift dadurch, dass die „Herstellung der gekrümmten Gurtungen aus Brettern oder Bohlen erfolgt, welche über die schmale Längsseite gebogen werden.“ Weiters kennzeichnet sich ein solcher Träger „in der Art der Befestigung der die beiden Gurtungen eines Trägers oder Bogens verbindenden Füllungsstäbe, welche von dem Gurtquerschnitt derart umschlossen werden, daß ein Herausreißen aus der Befestigungsstelle nur durch Zerstörung des Stabes selbst möglich ist.“¹¹⁵

¹¹¹ Wiener Stadt- und Landesarchiv: Akt C7-203

¹¹² Petra GRADINGER, *Der Stephansbinder, Die Holzkonstruktion in der Schiffswerft Korneuburg*, 2012, S. 5

¹¹³ GRADINGER, S. 6

¹¹⁴ GRADINGER, S. 6

¹¹⁵ Wiener Stadt- und Landesarchiv: Akt C7-203/1, Patentschrift Nr. 22984, 10.2.1906

PHILIPP STEPHAN IN DÜSSELDORF.
Verfahren zur Herstellung von Bogenträgern oder Fachwerkbogen mit großer Spannweite für Dächer u. dgl.

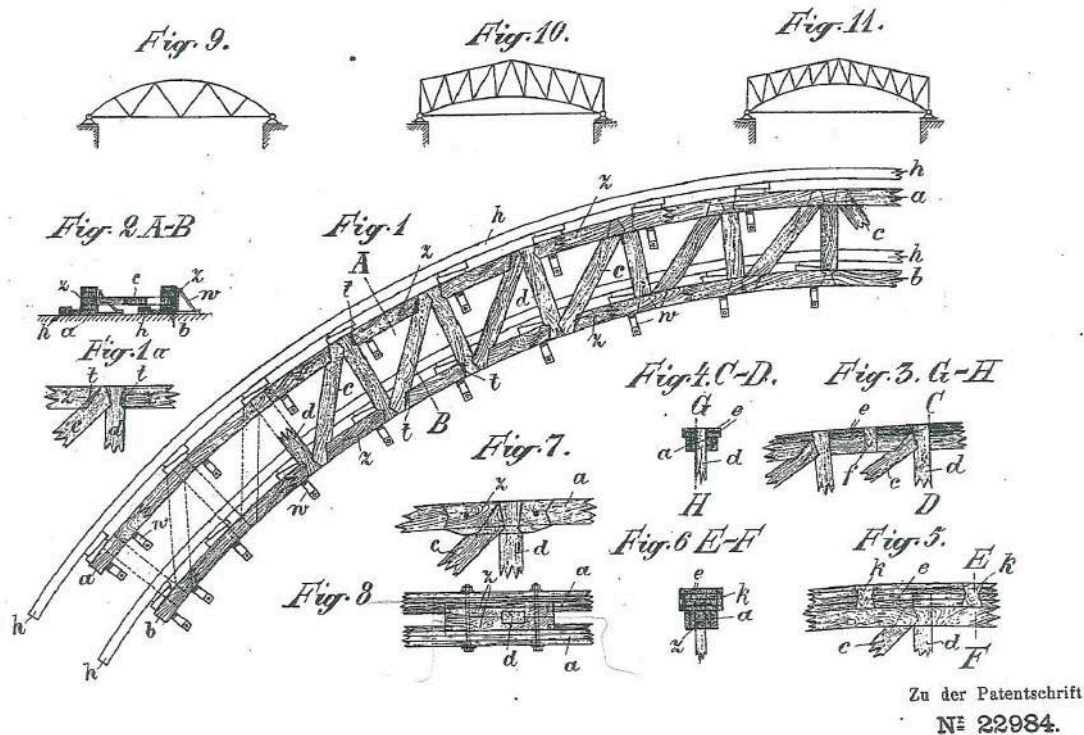


Abbildung 36: Darstellung des Systems Stephan im Anhang zur Patentschrift Nr. 22984

In der Patentschrift wird die Herstellung eines Fachwerkbogens beschrieben und auch zeichnerisch dargestellt. Demnach wird als erster Arbeitsschritt auf einem sogenannten Reiß- oder Schnürboden der Bogen oder Träger aufgezeichnet. Danach werden in von der konvexen Seite der Gurtungen in gleichmäßigen Abständen der Krümmung der Gurtungen entsprechend geschnittene Bohlen durch Nägel oder Schrauben fest mit dem Reißboden verbunden. Im nächsten Arbeitsschritt werden von der konkaven Seite der Gurtungen in geeigneten Abständen Anschlagwinkel aus Flacheisen angeordnet und ebenfalls mit dem Reißboden verschraubt. Die in diesem Arbeitsgang am Reißboden befestigten Bretter und Eisenwinkel dienen als Hilfskonstruktion zur Herstellung des Bogenträgers selbst. So wird die erste Lage des Ober- oder Untergurtes entlang der Winkel oder Keile entlang des Hilfsbogens geformt und durch Hebel oder Seile in seiner Lage befestigt. Danach werden stoßweise versetzt die weiteren Lagen des jeweiligen Gurtes schichtweise darauf genagelt. Durch das Vernageln von immer mindestens $2 \frac{1}{2}$ Bretterlagen verbinden sich die einzelnen Bretterschichten zu einem Gesamtquerschnitt. Bei der Hälfte der erforderlichen Bretterlagen für die Gurtungen werden die Füllungsstäbe aufgeheftet und die Zwischenlagen fest mit den bereits fertiggestellten Gurthälften vernagelt. Diese Zwischenlagen sichern die schwalbenschwanzförmig ausgebildeten Enden der Pfosten

und Streben. Danach wird der Bogen fertiggestellt, indem man eine weitere gleiche Anzahl gebogener Bretterlagen, wie sie an der unteren Gurthälfte verwendet wurden anbringt und diese wiederum befestigt. Somit handelt es sich um einen Träger, dessen Konstruktionsteile fast ausschließlich aus Holz bestehen, und dessen Optik dadurch geprägt wird, dass außerhalb der Obergurtober- sowie Untergurtunterkante keine Tragwerksteile sichtbar sind. Das patentierte System Stephan ermöglicht zudem auch Träger, die einen gekrümmten Obergurt und einen geraden Untergurt oder umgekehrt besitzen.¹¹⁶

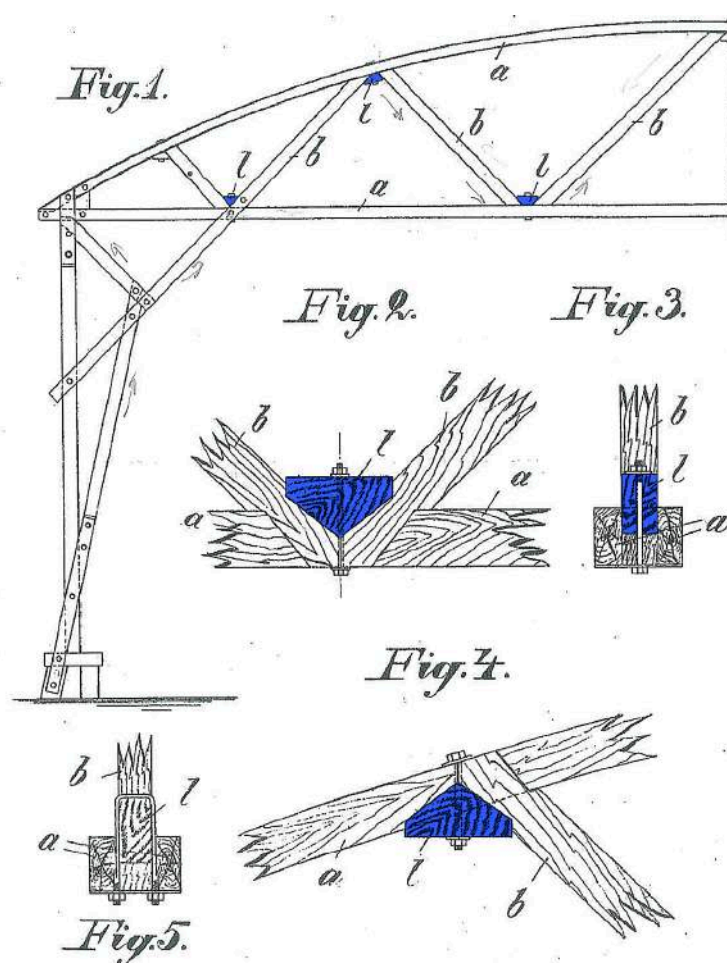


Abbildung 37: Planbeilage zu Patent Nr. 36470, blau markiert die neuen Keilstücke

Als Erweiterung zum Patent Nr. 22984 kann das am 21. Juni 1906 angemeldete Patent Nr. 36470 verstanden werden, bei welchem die grundsätzliche Art und Weise der Herstellung des Trägers gleich bleibt, jedoch die Verbindung der Füllglieder mit den Gurtbögen verändert wird. Der Vorteil aus dieser technischen Neuerung ist, dass

¹¹⁶ Wiener Stadt- und Landesarchiv: Akt C7-203/1, Patentschrift Nr. 22984, 10.2.1906

durch die neuen Keilstücke ein Nachstellen der Festigkeit des Trägers durch das Nachziehen der Verschraubungen möglich wird. Somit kann auf das möglicherweise auftretende Schwindverhalten des verwendeten Holzes reagiert werden.¹¹⁷

Zur Anwendung kam der Stephansbinder nicht nur an Objekten der DDSG-Werft in Korneuburg, sondern auch bei der Alten Tuchfabrik in Pottenstein sowie bei der Automatenfabrik A. Swoboda & Co in Rainfeld.¹¹⁸ Somit wird deutlich, dass der Stephansbinder bevorzugt im Industriebau, wo große und stützenfreie Hallen benötigt wurden, zum Einsatz kam. In der Automatenfabrik von Rainfeld war die Anwendung einer Holzkonstruktion insofern sinnvoll, weil aufgrund der Belastungen durch eine chemische Industrie keine Eisentragwerke zum Einsatz kommen konnten.¹¹⁹



Abbildung 38: Die Stephansbinder im Konstruktionsbüro des Objekts 60; dokumentiert von Stadler 1991

¹¹⁷ GRADINGER, Petra, Der Stephansbinder, 2012, S. 10

¹¹⁸ GRADINGER, Petra, Der Stephansbinder, 2012, S. 15

¹¹⁹ STADLER, Gerhard A., Das industrielle Erbe..., S. 571

EXKURS: LEIXNERS ADMINISTRATIONSGEBÄUDE IM VERGLEICH MIT PETER BEHRENS INDUSTRIEARCHITEKTUR

Othmar von Leixner hält 1917 im Österreichischen Ingenieurs- und Architektenverein einen Vortrag zum Thema „Deutsche Art in der Baukunst unserer Tage“, in dem er die Bedeutung des Industriebaus für die Architektur des 20. Jahrhunderts verdeutlicht. Mit ausgewählten Beispielen von Peter Behrens (*1868, † 1940) und Hans Erlwein (* 1872, † 1914) verdeutlicht Leixner in diesem Vortrag, wie der Ingenieurbau und die Verwendung von Materialien wie Beton oder Eisenbeton Einzug in die zeitgenössische Architektur halten.¹²⁰ Peter Behrens für die AEG sowie Othmar Leixner für die DDSG stehen hinsichtlich des Entwurfs von Zweckbauten mit repräsentativem Charakter für Industriebetriebe vor ähnlichen Aufgaben. In beiden Fällen ist die repräsentative Wirkung im städtischen Umfeld von großer Bedeutung, was aller Wahrscheinlichkeit nach der ausschlaggebende Grund für die Beauftragung der beiden Architekten war. Auch wenn sich das Administrationsgebäude der DDSG hinsichtlich des Bauvolumens schwer mit der AEG Turbinenfabrik in Berlin vergleichen lässt, so gibt es dennoch Motive und Gestaltungselemente die an beiden Objekten ablesbar sind. In beiden Fällen findet eine besondere Betonung der Gebäudeecken statt, die durch horizontale Profilierungen zusätzlich hervorgehoben werden. Leixner verstärkt diese Betonung der Ecken zusätzlich durch die Attikaaufsätze an Objekt 60. Eine weitere Parallele stellen die segmentkreisförmigen Dachträger dar, wenngleich unterschiedliche Systeme zur Anwendung kommen. Behrens verwendet einen segmentkreisförmigen, jedoch abgekanteten Stahlträger als Konstruktion für das stützenfreie Überspannen des gesamten Raumes. Leixner hingegen setzt auf den sogenannten Stephansbinder aus Holz, der es ebenfalls ermöglicht, das Administrationsgebäude und somit den Mallboden im Obergeschoß stützenfrei zu überspannen. Ausgehend von diesen Tragwerkssystemen gestalten die beiden Architekten ihre Giebelwände, an denen die Form des Dachtragwerkes ablesbar wird. Ein weiteres, an beiden Objekten auftretendes Motiv sind die satteldachförmigen Oberlichtkonstruktionen, die für zusätzliches Tageslicht im Rauminnen sorgen.¹²¹ Ähnlichkeiten gibt es auch im Bezug auf die farbliche Fassadengestaltung der beiden Objekte. Behrens wie auch

¹²⁰ SELIGER, Anna, Othmar Leixner (1874 - 1927), 2011, S. 15

¹²¹ HÖLLER, Sophie, Die Verwaltungsgebäude der Werft Korneuburg im Vergleich zu Peter Behrens Industriearchitektur, Wien 2013, S. 26ff

Leixner entscheiden sich für einen sehr ähnlichen Gelbton,¹²² der auf Stadlers Fotodokumentation des Administrationsgebäudes in Korneuburg noch ersichtlich ist. Schließlich stellt sich die Frage, inwieweit Leixner von der Industriearchitektur von Peter Behrens beeinflusst wurde und welche Anleihen er von diesem nahm. Leixner war erwiesenermaßen mit den Entwürfen von Behrens vertraut, da er diese 1917 in seinem Vortrag im Österreichischen Ingenieurs- und Architektenverein behandelte.¹²³ Leixners Entwürfe spiegeln also den Versuch wieder, traditionelle Bauformen mit den damals neuartigen industriellen Materialien und Ideen zu verknüpfen.



Abbildung 39: Peter Behrens Turbinenfabrik für die AEG in Berlin, 1909



Abbildung 40: Von Stadler 1991 dokumentiertes Administrationsgebäude in Korneuburg, 1911

UMBAUTEN

Als erster dokumentierter Umbau des Administrationsgebäudes liegt ein Plan¹²⁴ vom Oktober 1934 vor, aus dem hervorgeht, dass im Zuge dieses ersten Umbaus die äußere Gestalt des Objektes unangetastet bleiben soll und die baulichen Veränderungen ausschließlich den Innenraum betreffen.

¹²² HÖLLER, Sophie, Die Verwaltungsgebäude der Werft..., 2013, S. 14

¹²³ SELIGER, Anna, Othmar Leixner (1874 - 1927), 2011, S. 15

¹²⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werfte Korneuburg, Administrationsgebäude. Erdgeschoß“, Oktober 1934

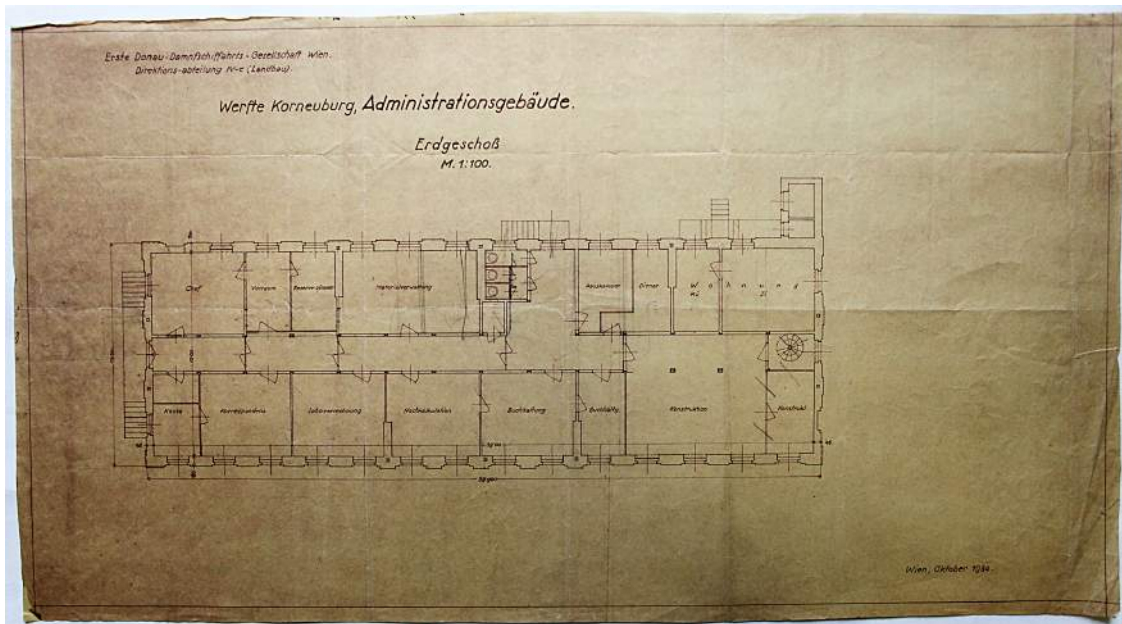


Abbildung 41: Umbauplan für Objekt 60 aus dem Jahr 1934

So wird der zuvor am Gang liegende Vorräum zu einem eigenen, abgeschlossenen Raum umgebaut, der nun zwischen dem Büro für den Werftchef sowie einem Reservezimmer, das zuvor neben den WC-Anlagen situiert war, liegt. Anstelle dieses Reservezimmers und der Buchhaltung befindet sich fortan die Materialverwaltung, die eine Größe von drei Feldern im Konstruktionsraster einnimmt. Die Toilettenanlagen bleiben an derselben Stelle unverändert bestehen, eine Zwischenwand des vorgelagerten Vorrums abgebrochen. Auch die Räume im Nordwesten des Gebäudes werden neu strukturiert. Eine Pauskammer sowie ein Zimmer für den Diener werden hier neu geplant. Die beiden letzten Räume werden in weiterer Folge als Wohnung, bestehend aus Küche und Wohnraum, genutzt. Diese Wohneinheit besitzt eine eigene Zugangssituation an der nordwestlichen Längsfassade, die unverändert zum ursprünglichen Zustand bleibt. Der vormalige Zeichensaal, der auf diesem Plan als „Konstruktion“ geführt wird, bleibt in seiner Größe unverändert, lediglich eine Zwischenwand vor der Wendeltreppe soll abgebrochen werden. Die weiteren, am Mittelgang liegenden Flächen, werden durch Verschieben von Zwischenwänden leicht umstrukturiert. Kassa und Korrespondenz bleiben an der ursprünglichen Stelle, in das Zimmer der Magazineure kommt die Lohnverrechnung, daneben die Nachkalkulation anstelle des Inventarbüros. Somit bleiben drei kleine Räume, die zuvor Räumlichkeiten für die Schleifer, den Diener sowie ein Archiv beherbergte. Sie werden nach dem Umbau in ein kleineres sowie ein großes Zimmer von der Buchhaltung eingenommen.

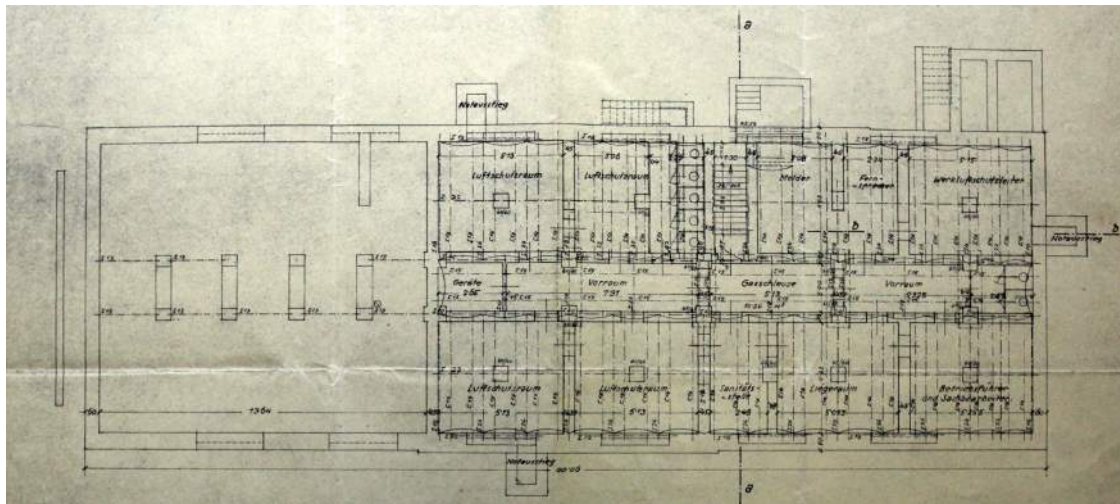


Abbildung 42: Einbau der Luftschutzbefehlstelle im Jahr 1939

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, jedoch noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, wird ein weiterer Umbau am Administrationsgebäude projektiert. Diese Maßnahmen sind auf einem „Plan für den Einbau der Luftschutzbefehlstelle im Keller des Gebäudes Nr. 60“ vom August 1939 im Maßstab 1:100 dokumentiert.¹²⁵ Die geplante Maßnahme umfasst den Ausbau der Kellerräumlichkeiten, die über etwas mehr als die Hälfte der Gebäudelänge reichen. Ausgehend vom Erdgeschoß gelangt man über ein Stiegenhaus mit einläufiger Treppe in das Kellergeschoß. Dieses Stiegenhaus liegt gegenüber der Toiletanlagen an der Nordwestfassade von Objekt 60. Das Stiegenhaus führt zu einer Gasschleuse mit zwei angehängten Vorräumen, von welchen bis auf die Sanitätsstelle alle Räume im Kellergeschoß erschlossen werden. Der linke Vorraum erschließt einen Geräte- sowie vier Luftschutzräume, wobei einer davon mit Sanitäreinrichtungen ausgestattet ist. Der rechte Vorraum erschließt einen Raum für den Melder und Fernsprecher, ein Zimmer für den Werkluftschutzleiter, eine WC-Anlage mit zwei Toiletten, ein weiterer ist dem Betriebsführer und Sachbearbeiter zugeordnet. Eine weitere Tür führt in den Liegeraum, der neben der Sanitätsstelle positioniert wird. Sämtliche Räume im Luftschutzkeller sind weitestgehend, ähnlich einer Enfilade, miteinander verbunden. Um im Notfall aus dem Keller flüchten zu können wird an jeder Fassadenseite, also insgesamt drei, Notausstiege ins Freie geplant. Wie aus Schnitt a-a zu erkennen ist wurde neben dem Zugang über das Erdgeschoß ein zusätzlicher Zugang von außen, der über eine kleine Außentreppe direkt auf das Niveau des Kellergeschoßes führt,

¹²⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg. Plan für den Einbau der Luftschutzbefehlstelle im Keller des Gebäudes Nr. 60.“, August 1939

geplant. Dieser liegt an der nordwestlichen Längsseite des Gebäudes und führt über den Melde- und Fernsprecherraum in die weiteren Räumlichkeiten des Luftschutzkellers. Es ist auch zu sehen, dass der Appendix vergrößert und die Außentreppe an dieser Stelle verändert werden soll.

Bereits im Jahr 1943 sollte der nächste Umbau folgen. Das auf den 22. Mai 1943 datierte Planblatt ¹²⁶ behandelt Umbaumaßnahmen, die sich ausschließlich auf eine Neustrukturierung in Teilen des Erdgeschoßes beziehen.

Im Zuge dieser Arbeiten wird der Raum für die Korrespondenz durch eine neue Zwischenwand in zwei gleich große Räume aufgesplittet. Ein größerer Eingriff findet im Bereich des vormaligen Konstruktionsbüros statt. Demnach wurde die Planungsabteilung aus Objekt 60 ausgelagert und in Objekt 96 übersiedelt worden sein. Anstelle des Konstruktionsbüros wird einerseits der Mittelgang bis zur Stirnseite des Gebäudes verlängert um diverse Räume links und rechts von diesem aufzufädeln. Als Raumbezeichnungen findet man in diesem Plan teilweise nur Kürzel, jedoch keine erklärende Legende dazu. Definitiv erkennbar ist, dass es einen Raum für Frauen, eine Dunkelkammer, ein Zimmer für die Anfertigung von Lichtpausen sowie eine Schreibstube geben soll.

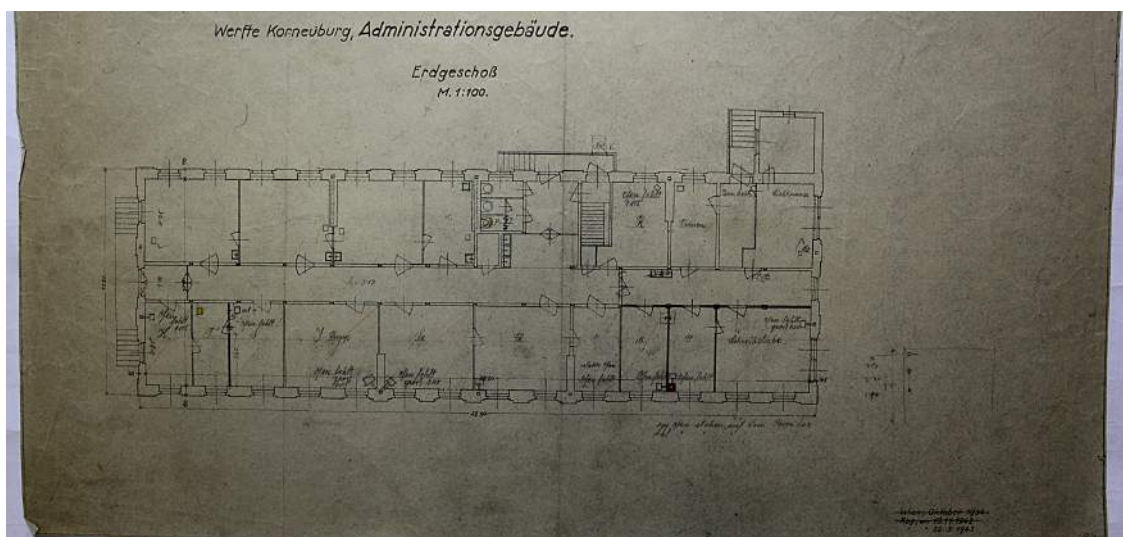


Abbildung 43: Planlich dargestellte Umbaumaßnahmen im Innenraum von Objekt 60 im Jahr 1943

Zudem findet man Änderungen im Hinblick auf die Ausstattung mit zusätzlichen Heizungs- und Sanitärgegenständen. Wie bereits auf dem Umbauplan aus dem Jahr 1939 zu sehen ist, wurde der Zubau vergrößert. An diesem liegt nun auch die neue Außentreppe, die direkt zur neuen Dunkelkammer führt.

¹²⁶ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werfte Korneuburg, Administrationsgebäude. Erdgeschoß“, 22.5.1943

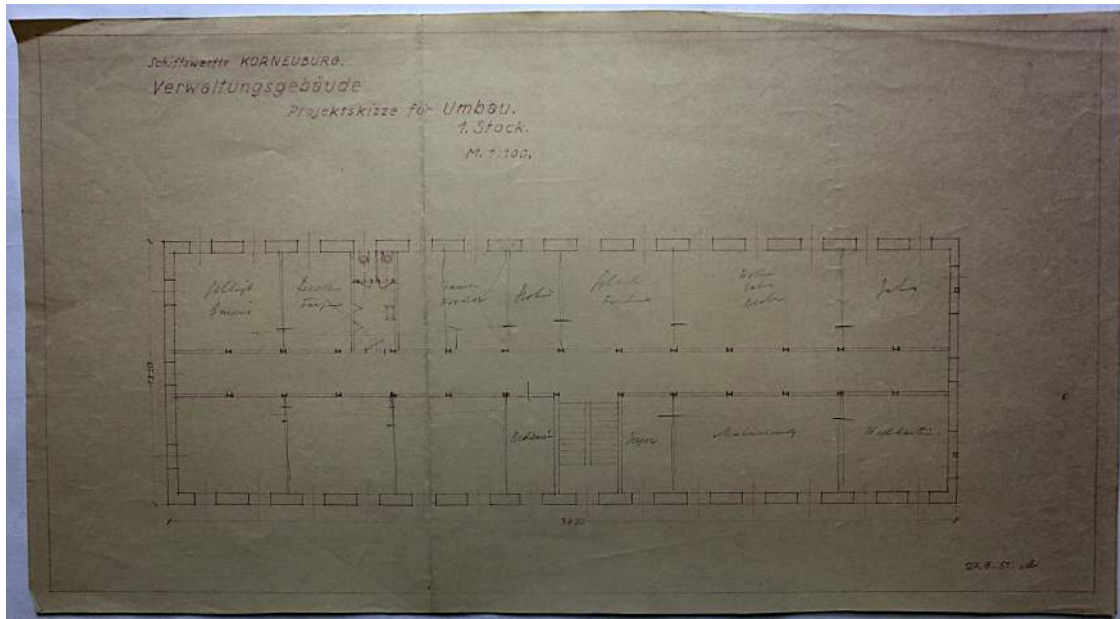


Abbildung 44: Letzter dokumentierter Umbau stammend aus dem Jahr 1959

Der letzte dokumentierte Umbau, der werftintern „Novopanallee“ genannt wurde,¹²⁷ umfasst einen Plansatz bestehend aus drei Planblättern,¹²⁸ die auf den 25. und 27. November 1959 datiert sind. Im Zuge dieser Maßnahmen wird im Kellergeschoß ein Schweröltank mit einem Fassungsvermögen von 6 m³ sowie ein Warmwasserkessel eingebaut. Im Zuge der Anschaffung des Warmwasserkessels wird auch der Bau eines Kamins notwendig, der von außen sichtbar an die Nordwestfassade angebaut wird. Im Erdgeschoß kommt es einmal mehr zu kleineren Umbauten im Sinne einer Anpassung an die räumlichen Bedürfnisse. Wiederum betrifft dieser Umbau hauptsächlich den nördlichen Teil des Gebäudes, was zur Folge hat, dass der Mittelgang wieder gekürzt und an der Stirnseite des Gebäudes ein großzügigerer Raum geschaffen wird, dessen Funktion aus dem Plan jedoch nicht ablesbar ist. Wichtigste Änderung dieser Umbaumaßnahme ist definitiv die vertikale Erschließung des Dachgeschoßes über eine in den Appendix eingebaute halbgewendelte Treppe. Durch die wiedererrichtete Erschließung des Dachgeschoßes wird die Nutzung dieser Flächen wieder möglich. Man gelangt über das Treppenhaus in einen Vorraum, der in weiterer Folge in einen Mittelgang führt, von welchem die Räumlichkeiten erschlossen werden. Über die tatsächliche Nutzung dieses Geschoßes gibt dieser Plan keine Auskunft. Dem Schnitt

¹²⁷ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

¹²⁸ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: 3-teiliger Plansatz, Schiffswert Korneuburg, Objekt 60, 25.11.1959 und 27.11.1959

zufolge wird im Dachgeschoß eine Zwischendecke eingezogen, die somit den Blick auf den gestaltprägenden Stephansbinder verhindert. Aus dem Querschnitt durch das Gebäude wird zudem die Präsenz des neuen Kamines sichtbar, der auch die Höhe der Oberlichtkonstruktion deutlich überschreitet.

1982 erfolgte der letzte Umbau durch die Einrichtung der Konstruktionsbüros für Maschinenbau und Elektrotechnik im Obergeschoß. Dabei wurde der Dachkonstruktion mit den Stephansbindern besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der große Raum wurde nur durch Kästen in die einzelnen Bereiche gegliedert.¹²⁹



Abbildung 45: Von Gerhard Stadler fotografisch festgehaltener Zustand von Objekt 60 im Jahr 1991

Weitere dokumentierte Umbaumaßnahmen am gegenständlichen Objekt sind bislang nicht bekannt. Die Fotodokumentation aus dem Jahr 1991 von Dr. Gerhard Stadler belegt aber, dass sich Objekt 60 auch weiterhin bis zur Schließung der Werft baulich verändert hat. Aus den Fotos ist erkennbar, dass der vielfach veränderte Appendix an der nordwestlichen Gebäudeecke samt Außentreppe abgebrochen wurde. Auch die zweite Außentreppe entspricht nicht mehr den Umbauplänen aus dem Jahr 1959. Die neue Außentreppe wird zudem von einer auskragenden Vordachkonstruktion gedeckt, die analog dazu auch an der stirnseitigen Doppeltreppe errichtet wurde. Nur am Rande zu erkennen ist, dass eine räumliche Verbindung zwischen Objekt 60 und

¹²⁹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

dem 1982 errichteten Objekt 205 hergestellt wurde. Es handelt sich hierbei um einen Verbindungsgang im Obergeschoß, der frei zwischen den beiden Objekten spannt. Die Fassadenfarbe ist im Jahr 1991 gelb, der umlaufende Sockel ist grau, sämtliche Metallteile sind grün gestrichen.

ZUSTAND HEUTE

Das ehemalige Administrationsgebäude hat bis heute überdauert und entspricht in großen Teilen dem ursprünglichen Bau und den Vorstellungen von Othmar Leixner aus dem Jahr 1911.

Im Vergleich zur Fotodokumentation von Stadler aus dem Jahr 1991 blieb das Administrationsgebäude weitestgehend in seiner Form erhalten. Durch einen neuen Fassadenanstrich wurde das Gebäude in seinem Erscheinungsbild doch deutlich verändert. Die Fassadenfarbe ist heute weiß, der Sockel hellblau. Zusätzlich wurden sämtliche Metallteile und Verblechungen dem blauen Farbton des Sockels angepasst. Außerdem wurden neue Fenster mit Isolierverglasung eingesetzt.



Abbildung 46: Objekt 60 bereits mit neuem Fassadenanstrich; Zustand im Jahr 2010

Gemeinsam mit anderen Objekten am Werftgelände wurde das ehemalige Administrationsgebäude 2004 per Bescheid unter Denkmalschutz gestellt.

Objekt 60 hat seine Funktion als Bürogebäude bis heute nicht verloren. Nachdem die Werft durch die Firma Eurolease Ramses von der Auricon-Holding übernommen wurde, vermietete der damalige Geschäftsführer Dr. Koschat Räumlichkeiten der Objekte 60 und 61 an diverse Firmen. Einen Teil der Flächen im Obergeschoß des Administrationsgebäudes nutzte Eurolease Ramses selbst. Im Zuge von Umbaumaßnahmen an den Objekten 60, 61 und 205 wurden kleinere Büroeinheiten geschaffen, die bis zum heutigen Zeitpunkt vermietet sind. Objekt 60 ist heute gegenwärtig im Besitz der Werftrevitalisierungsgesellschaft und wird im Bereich des ehemaligen Mallbodens im Obergeschoß zu einem Teil vom BFI für Schulungszwecke genutzt. Der zweite Teil wird von einer Firma genutzt, die auf dem Sektor der Veranstaltungstechnik arbeitet.¹³⁰

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 60

Das repräsentative Administrationsgebäude mit der Objekt Nummerierung 60 ist ein zweigeschoßiges Bauwerk auf rechteckigem Grundriss, das auf das Jahr 1911 zu datieren ist. Es misst 39,9 m x 13,2 m und wird von einem segmentkreisförmigen Tonnendach, das auf dem für die Werft Korneuburg charakteristischen Stephansbinder aufliegt, überspannt. Oberlicht gelangt über die Laterne, die beinahe über die gesamte Länge des Bauwerks verläuft, in das Obergeschoß. Die Längsfassade ist von einem symmetrischen Aufbau geprägt. In der Symmetrieachse treten 4 vier Fensterachsen als Risalith aus der Fassade hervor. Links und rechts daneben befinden sich jeweils 5 Fensterachsen im Erd- sowie auch im Obergeschoß. Eingänge befinden sich auf der Westseite sowie auf der südlichen Schmalseite des Objekts. Charakteristisch für Objekt 60 sind auch die Attikaaufsätze und die Tatsache, dass es sich hierbei um eines der wenigen mehrgeschoßigen Gebäude am Werftgelände handelt.¹³¹

Besondere Bedeutung für das Objekt 60 hatte der sogenannte Mallboden. Auf einem Mallboden werden sogenannte Spanten, ehe man sie produziert, im Maßstab 1:1 aufgetragen. Auf dieser Basis werden danach aus Holzbrettern die Formen für die Produktion der Spanten hergestellt.

¹³⁰ aus dem Schriftverkehr mit Ing. Otto Pacher vom 7. September 2015

¹³¹ Österreichisches Staatsarchiv: „Projektiertes Administrationsgebäude, Werft Korneuburg.“, vermutlich 1911

OBJEKT 61 – Portierhäuschen und Einfahrtstor

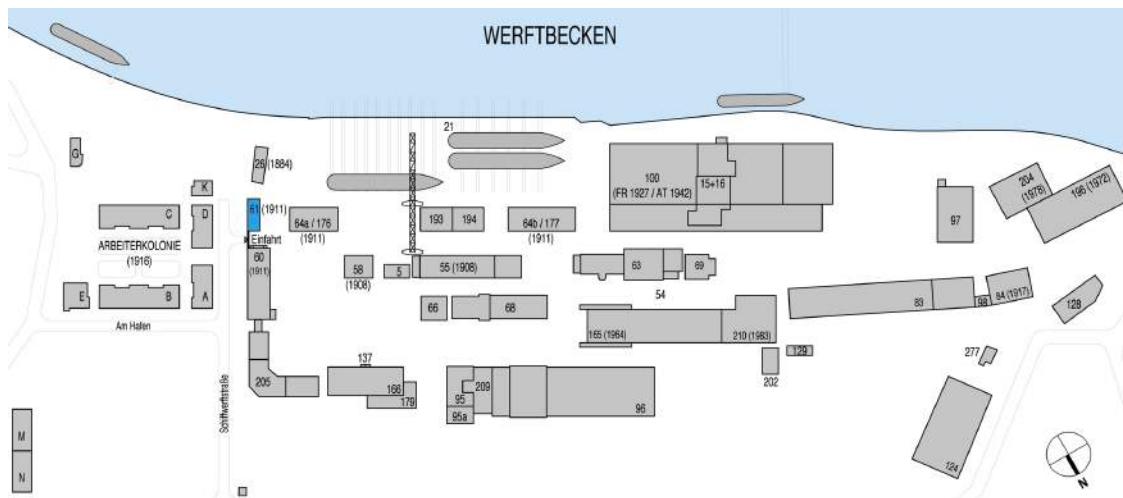


Abbildung 47: Gemeinsam mit Objekt 60 bildet Objekt 61 die Einfahrtssituation zum Werftgelände

PLANUNG

Othmar Leixner fertigt am 10. April 1911 einen Situationsplan¹³² „über die Errichtung eines Administrationsgebäudes am Werft in Korneuburg“ an, auf dem nicht nur Objekt 60, sondern auch Objekt 61 als projektiertes Portierhäuschen samt Einfahrtstor zwischen den beiden Objekten aufscheint. Laut Lageplan soll das Gebäude Außenmaße von 17,75 m x 6,55 m besitzen, was mit späteren Entwurfszeichnungen in etwa übereinstimmt. Das Einfahrtstor soll den 9,90 m breiten Raum zwischen den Objekten 60 und 61 schließen.

Der zugehörige Entwurfsplan¹³³ für Objekt 60 von Othmar Leixner vom 17. April 1911 stellt das Portierhäuschen in zwei Grundrissen, zwei Ansichten und einem Querschnitt dar.

Der Fundament- oder Kellergrundriss zeigt einen rechteckigen Baukörper mit einer umlaufenden Außenwand mit einer durchgehenden Wandstärke von 60 cm. An der hafenseitigen Stirnseite des Gebäudes führt eine Außentreppe auf das Niveau des Kellergeschoßes. Die Lasten des Erdreichs werden durch eine die Treppe einfassende

¹³² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Errichtung eines Administrationsgebäudes am Werft in Korneuburg. Situation“, 10.4.1911

¹³³ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über die Errichtung eines Portierhäuschen am Werft in Korneuburg“, 17.4.1911

Stützmauer abgefangen. Über eine Tür gelangt man in einen mit Kellerraum mit einer Fläche von etwa 17 m². Die restlichen Flächen sind weder ausgebaut noch zugänglich, da der Kellerraum durch eine massive Ziegelwand ohne Öffnung abgeschlossen ist. Diese Ziegelwand bildet gemeinsam mit einem unregelmäßigen System aus Stahlträgern die Unterkonstruktion, auf der die Zwischenwände des darüberliegenden Geschosses aufgemauert werden.

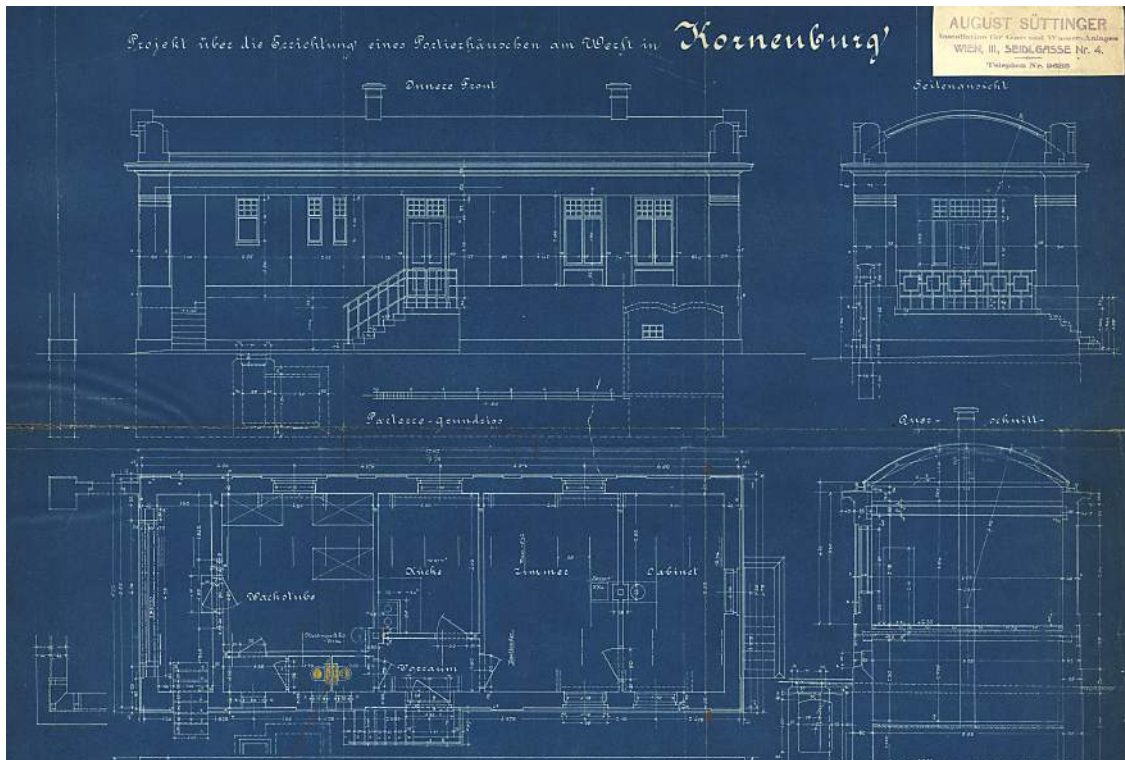


Abbildung 48: Planausschnitt des originalen Entwurfsplanes von 1911

Die Wände im Erdgeschoß werden Leixners Plänen zufolge mit 45 cm bis 50 cm starkem Ziegelmauerwerk ausgeführt. Erschlossen wird die Erdgeschoßebene über zwei Außentreppen. Eine liegt demnach parallel zur werftseitigen Längsfassade, die zweite liegt parallel zur stirnseitigen Fassade, die Objekt 60 zugewandt ist. Letztere führt auf einen gedeckten Freibereich, der die gesamte Gebäudetiefe einnimmt und über eine großzügige Öffnung in der Außenwand die Sichtbeziehung zur Eingangssituation erhält. Von diesem gedeckten Bereich gelangt man über eine Tür in die Wachstube, die des weiteren über eine eigene Toilette mit vorgelagertem Gang verfügt.

Der an der Längsseite liegende Zugang zum Gebäude erschließt eine Wohneinheit für den Portier, die aus einem Vorraum, einer Toilette, einer Küche, einem Zimmer sowie einem Kabinett besteht.

Als „Innere Front“ wird die werftseitige Längsfassade als Ansicht dargestellt. Das eingeschößige Gebäude wird an den Ecken von einem Pfeiler sowie auf der anderen Seite von einem Eckpilaster definiert. Dazwischen spannt sich ein Fassadenfeld auf, in dessen Mitte der Eingang, samt Außentreppe und Metallgeländer, zur Portierswohnung liegt. Links und rechts daneben sitzen Fenster in drei unterschiedlichen Formaten, die alle dieselbe Sturzunterkante besitzen, die Parapethöhen hingegen unterscheiden sich deutlich. Unabhängig vom Fensterformat sind sämtliche Fenster durch einen Kämpfer zumindest zweigeteilt und sind über dem diesem mit einer kleinteiligeren Gläserstruktur versehen. Auch die Eingangstür besitzt über dem Kämpfer diese feingliedrigere Struktur, das Türblatt selbst ist opak und mit schlichtem rechteckigem Dekor versehen. Ein weiteres kleines Fenster bringt Licht in den Kellerraum und sitzt in der Sockelzone des Gebäudes. Diese Sockelzone läuft um das gesamte Gebäude und ist in sich in zwei unterschiedlich hohe Teile aufgesplittet. Darüber spannt sich das Fassadenfeld, in welchem die Fensteröffnungen sitzen auf. Dieses wird auf Höhe der Oberkante der horizontalen Profilierungen an den Pfeilern und Pilastern von einem weiteren horizontalen Streifen begrenzt. Darüber wird das Gebäude von einem umlaufenden Kranzgesimse eingerahmt. Besondere Betonung erfahren wie auch an Objekt 60 die Gebäudeecken, wo auf den Pfeilern und Pilastern streng geometrische Attikaaufsätze angebracht werden. Als Dachform kommt wiederum eine Tonnendachkonstruktion zur Anwendung, die im Fall von Objekt 61 lediglich von zwei Schornsteinen durchdrungen wird.

Diese Dachkonstruktion ist im vorliegenden Querschnitt dargestellt, es handelt sich im Gegensatz zu Objekt 60 jedoch nicht um eine Konstruktion nach System Stephan. Ein Detailplan sowie nähere Angaben zum Tragwerk sind aus diesem Plan nicht erkennbar, es handelt sich jedoch um eine Bogenkonstruktion bestehend aus fünf Teilen pro Bogen. Diese Bogenkonstruktion mit einem Radius von 4,70 m liegt auf den Außenwänden sowie auf einem Kehlbalken auf und ist aufgrund einer Zwischendecke von den Räumen im Erdgeschoß nicht sichtbar. Im Bezug auf das Material für die Dachhaut findet man auf diesem Plan die Anmerkung „Anduro“. Entwässert werden die Dachflächen über Regenrinnen, die auf dem Gesimse aufliegen.

Die letzte Zeichnung auf diesem Planblatt zeigt die nordöstliche Stirnseite des Gebäudes, welche die Zugangssituation zum Wachzimmer visualisiert. Über die Außentreppe wird ein Höhenunterschied von 120 cm überwunden um auf den gedeckten Bereich, der besten Überblick auf die Eingangssituation zwischen den Objekten 60 und 61 bietet, zu kommen. Im Gegensatz zum Metallgeländer am Eingang

zur Portierswohnung ist die Absturzsicherung vor dem Eingang zum Wachzimmer deutlich dekorativer ausformuliert. Bestehend aus je zwei Steh- und Gehflügeln ist das Eingangsportal zum Wachzimmer sehr großzügig gestaltet. Die gestalterische Ausformulierung der Fenster- und Türöffnungen an anderen Teilen von Objekt 61 findet auch an dieser Stelle Anwendung. Prägend für die stirnseitigen Ansichten des Portierhäuschens ist die Tonnendachkonstruktion, die über dem Gesimse ein nach oben abgerundetes Giebelfeld erzeugt, das von den geometrischen Attikaaufsätzen an den Ecken eingefasst wird.

EINFAHRTSTOR

Wie eingangs erwähnt liegt auch ein Planblatt für die Gestaltung des 9,90 m breiten Einfahrtsportales vor,¹³⁴ das sich zwischen den Objekten 60 und 61 befindet. Das Tor schließt leicht zurückversetzt an die straßenseitigen Gebäudeecken der beiden Gebäude an und ist symmetrisch aufgebaut.

Zwei Pfeiler mit Abmessungen von 75 cm x 90 cm, die in ihrer Gestalt den Pfeilern am Portierhäuschen sehr ähnlich sind, tragen ein Überlager, auf dem sich ein fünfeckiger Aufsatz befindet, der das zeitgenössische Logo des Werftbetriebes der DDSG trägt. Die Pfeiler besitzen neben dem geometrischen Dekor auf Höhe des Überlagers zudem ein sehr weit vorspringendes Kapitell, das im Profil dem Kranzgesimse von Objekt 60 ähnelt. Den oberen Abschluss der Pfeiler bilden quaderförmige Aufsätze, die in ihren Abmessungen etwas kleiner als die Pfeiler selbst sind und so, gemeinsam mit dem Sockel, dem Bauteil eine sich nach oben leicht verjüngende Form geben. Der Sockel ist an die Höhe der anschließenden Gebäude angepasst und wird auch über die Wände, die zwischen Pfeiler und Objekt 60 beziehungsweise 61 stehen, gezogen. In diesen beiden Wänden werden zwei Türen platziert, die im unteren Teil mit geometrischem Dekor versehen ist. Darüber liegt ein Feld mit Gitterstäben. Zwischen den Pfeilern befindet sich schließlich das Tor, das mit einer Höhe von 270 cm an die Höhe der nebenstehenden Wände angepasst ist. Es besteht aus vier 1,15 m breiten Segmenten, die zur Seite hin aufgeklappt werden können und schließlich unter dem Kapitell des Pfeilers vor Nässe geschützt werden. Die vier Elemente bestehen aus einem Rahmen,

¹³⁴ Österreichisches Staatsarchiv: „Werfte Korneuburg Einfahrtstor“, 24.8.1911

der im unteren Teil mit Gitterstäben gefüllt ist, im oberen Teil ist ein Feld mit geometrischem Dekor zu sehen.

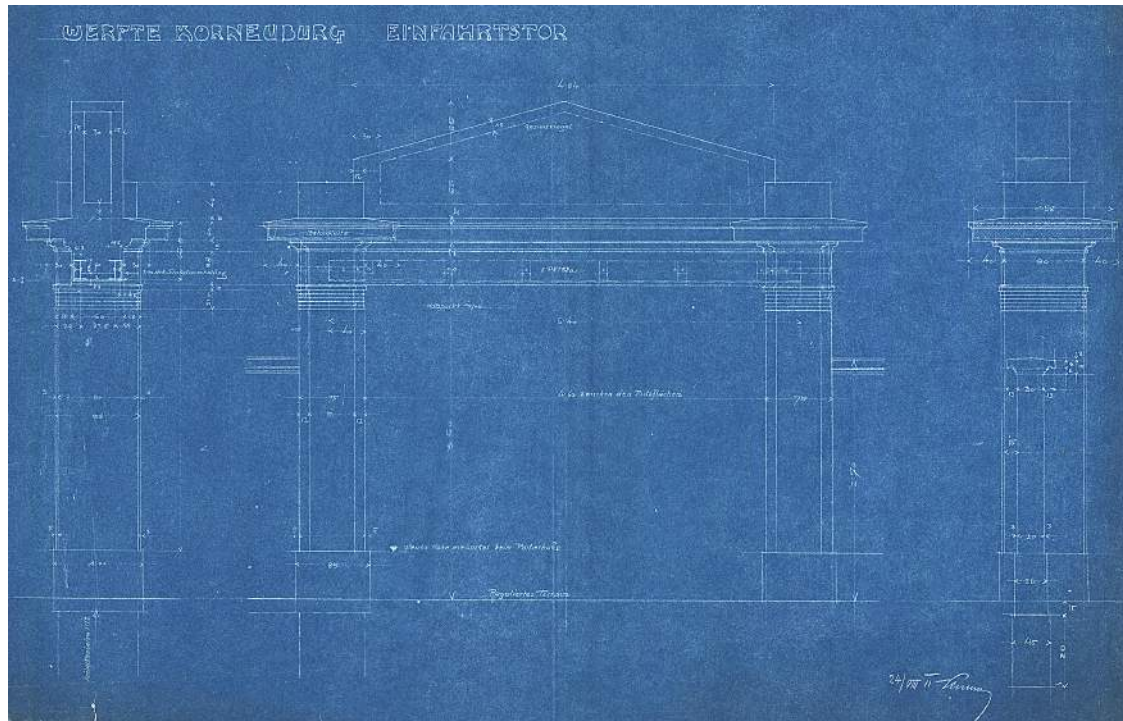


Abbildung 49: Darstellung des Einfahrtstores zwischen den Objekten 60 und 61; 24. August 1911

UMBAUTEN

Für das Portierhäuschen inklusive Einfahrtstor liegt derzeit kein Planmaterial vor, das Umbaumaßnahmen an diesen beiden Objekten dokumentieren würde. Vergleicht man jedoch das auf Leixners Plänen aus dem Jahr 1911 entworfenen Erscheinungsbild von Objekt 61 mit Stadlers Fotodokumentation aus dem Jahr 1991, so wird deutlich, dass nicht unerhebliche Eingriffe in die Bausubstanz und in die Gesamterscheinung des Gebäudes stattgefunden haben.

Am stärksten verändert wurde das äußere Erscheinungsbild des Portierhäuschens im Bereich des vormaligen Zuganges zum Wachzimmer mit dem vorgelagerten gedeckten Freibereich. Auf dem Foto ist zu sehen, dass die Öffnung in der Längsfassade, in der die Außentreppe lag, zugemauert wurde. Ebenfalls zugemauert wurde die großzügige Öffnung auf dem gedeckten Freibereich, der die Einsehbarkeit der Einfahrtssituation begünstigte. Weiters ist zu erkennen, dass an dieser Stirnseite von Objekt 61 zumindest ein neues Fenster eingesetzt worden ist.



Abbildung 50: Von Stadler dokumentierter Zustand des Objektes 61 im Jahr 1991

Eine weitere vollzogene Umbaumaßnahme am Portierhäuschen betrifft die an der werftseitigen Längsfassade befindlichen Zugangssituation in die vormalige Portierswohnung. Die zuvor einläufige Treppe ist auf Stadlers Fotos von 1991 als Doppeltreppe zu sehen, die von einem von Leixner nicht vorgesehenen Vordach überdeckt wird. Das Metallgeländer an der Doppeltreppe ist zumindest an die ursprüngliche Gestaltung angelehnt.

Auch im Giebfeld hat eine Veränderung in Form einer zusätzlichen kreisrunden Fensteröffnung stattgefunden, die so in den ursprünglichen Plänen nicht enthalten ist. Dieses kreisrunde Fenster liegt in der Symmetrieachse der südwestlich liegenden Stirnseite des Gebäudes.

ZUSTAND HEUTE

Im Vergleich der Fotodokumentationen von Gerhard Stadler aus dem Jahr 1991 und jener von Caroline Jäger-Klein aus dem Jahr 2010 fällt hauptsächlich der veränderte Farbton des Fassadenanstriches auf. Dieser Anstrich entspricht den Farben, die man auch auf dem ehemaligen Administrationsgebäude sehen kann. Auch das Einfahrtstor wurde dieser Farbgestaltung angepasst. Im Gegensatz zum Jahr 1991, wo auf dem

Einfahrtstor keine Beschriftung zu sehen ist, findet man heute den Schriftzug „Alte Werft Korneuburg“. Darüber den für die Unternehmen der DDSG typischen Anker, der auch auf den Attikaaufsätzen an Objekt 60 zu sehen ist.



Abbildung 51: Jäger-Klein dokumentierte das Einfahrtstor und Objekt 61 im Jahr 2010

Im Jahr 2004 wurde das Portierhäuschen wie auch das Einfahrtstor gemeinsam mit anderen Objekten per Bescheid unter Denkmalschutz gestellt.

Objekt 60 wechselte wie die Werft im Allgemeinen nach der Schließung den Besitzer und somit auch seine Nutzer. So wurden nach dem Übergang der Werft von der Auricon-Holding in die Leasinggesellschaft Eurolease Ramses Räumlichkeiten von letzterer genutzt. Ähnlich wie an Objekt 60 und 205 wurden im Zuge von kleineren Umbaumaßnahmen kompaktere Büroräumlichkeiten geschaffen, für die bis heute Nutzer gefunden werden konnten. Im Zuge eines neuerlichen Verkaufs der Werft ging auch Objekt 61 in das Eigentum der Werftrevitalisierungsgesellschaft über.¹³⁵

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 61

Bei Objekt 61, dem Portierhäuschen, handelt es sich um ein rechteckiges Gebäude mit Seitenlängen von 6,35 m mal 17,90 m und ist auf das Jahr 1911 zu datieren. Das

¹³⁵ aus dem Schriftverkehr mit Ing. Otto Pacher vom 7. September 2015

Gebäude ist eingeschößig und wird von einem segmentkreisförmigen Tonnendach überspannt, das von vier Attikaaufsätzen sowie einer segmentkreisförmigen Giebelfläche eingefasst wird. Die Fassaden sind wiederum klar strukturiert, der zum Produktionsgelände orientierte Eingang mit davorliegender Außentreppe liegt in etwa in der Mittelachse. Ein weiterer Eingang befindet sich auf der nördlichen Schmalseite des Objekts, die Objekt 60 zugewandt ist. Ein Einfahrtstor zwischen den Objekten 60 und 61 stellt die bauliche Verbindung der beiden Objekte dar.¹³⁶

Aufgrund der Tatsache, dass dieses Einfahrtstor im Jahr 1911 von Othmar Leixner gemeinsam mit Objekt 61 planlich ausgearbeitet wurde, ist dieses auch als wichtiges gestalterisches Element des Portierhäuschens anzusehen.

Ähnlich wie an Objekt 60 können an Objekt 61 Parallelen zu den Industriegebäuden von Peter Behrens festgestellt werden, die Leixner jedenfalls kannte und auch große Anerkennung entgegenbrachte. Wiederum betont Leixner, ähnlich wie Behrens, die Ecken durch Pilaster mit Attikaaufsätzen besonders. Abermals ist die segmentkreisförmige Dachkonstruktion an der Giebelfläche abzulesen und auch die farbliche Fassadengestaltung in gelb ähnelt jener von Behrens stark.¹³⁷

¹³⁶ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt über die Errichtung eines Portierhäuschen am Werft in Korneuburg“, 17.4.1911

¹³⁷ HÖLLER, Sophie, Die Verwaltungsgebäude der Werft..., 2013, S. 26ff

OBJEKT 58 - Maschinenschmiede

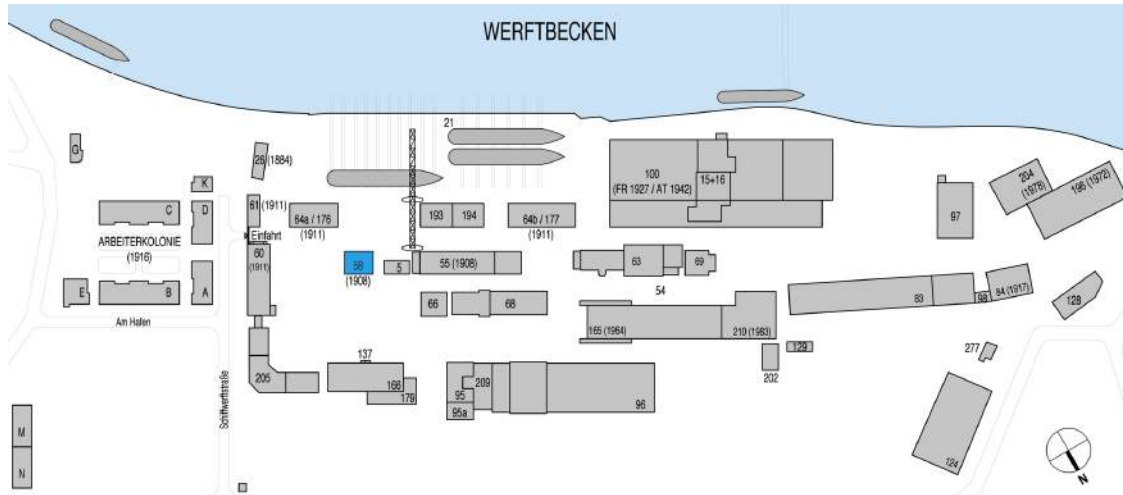


Abbildung 52: Lage der Maschinenschmiede am Werftgelände

PLANUNG

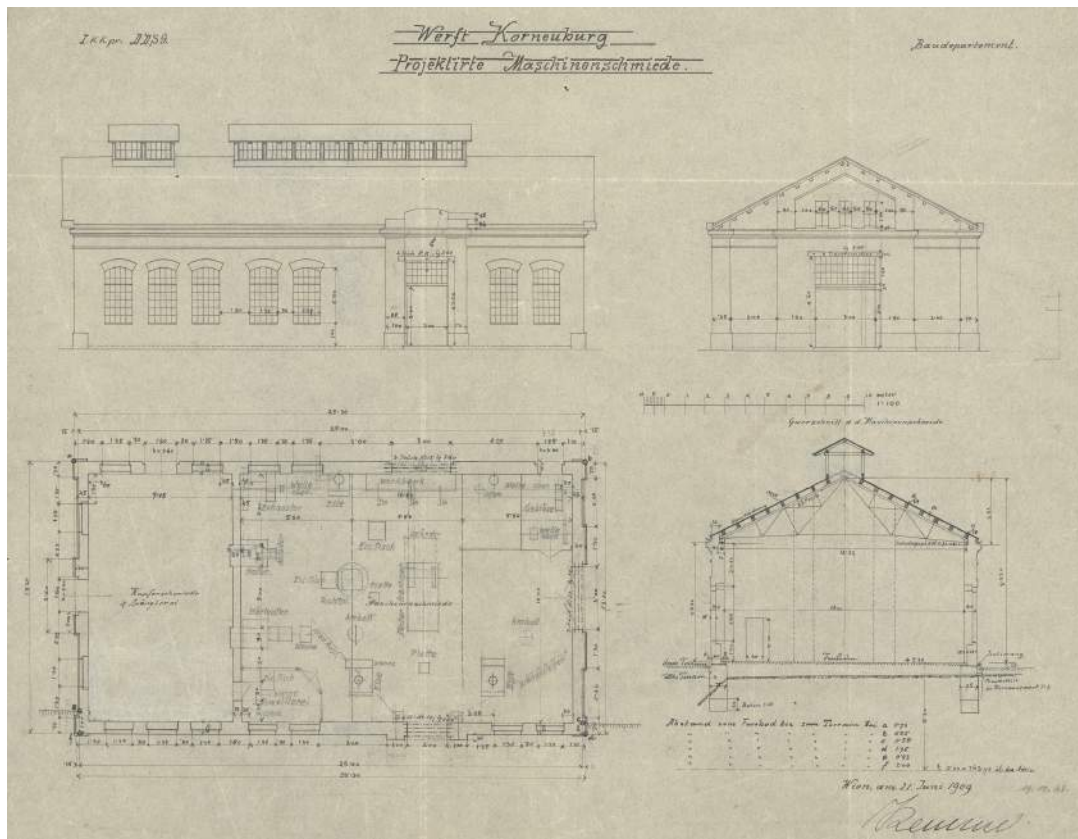


Abbildung 53: Originalplan für Objekt 58 aus dem Jahr 1909

Die Planungsarbeiten für das Objekt 58 sind auf das Jahr 1909 zu datieren. Auf einem Plan¹³⁸ vom 21. Juni 1909 wird die „Projektirte Maschinenschmiede“ im Maßstab 1:100 dargestellt. Es handelt sich um ein eingeschossiges, auf rechteckigem Grundriss konzipiertes Gebäude mit Außenmaßen von 25,30 m x 13,20 m. Im südöstlichen Gebäudeteil befindet sich eine „Kupferschmiede und Spänglerei“, die in etwa ein Drittel der Grundfläche einnimmt. Die restlichen zwei Drittel werden von der Maschinenschmiede eingenommen. Die etwa 85 m² große „Kupferschmiede und Spänglerei“ wird durch eine massive Wand von der Maschinenschmiede abgegrenzt. Durch eine Tür in dieser Innenwand wurde die räumliche Verbindung trotzdem gewährleistet. Die Verbindung zum Außenraum stellen zwei Einfahrtstore mit Abmessungen von 1,60 m x 3,60 m her. Eines davon ist auf der südöstlichen Stirnseite des Bauwerks positioniert, das Zweite auf der südwestlichen Längsseite. Die Maschinenschmiede wird auf etwa 198 m² untergebracht. Zwei 3 m breite und 3,6 m hohe Tore sowie ein nur zwei Meter breites sollen den Zu- und Abtransport von Produkten und Materialien ermöglichen. Der stützenfreie Raum wird von einem mehrteiligen, französischen Stahlbinder mit einem Achsmaß von 5,50 m überspannt

¹³⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Werft Korneuburg Projektirte Maschinenschmiede.“, 21.6.1909

und somit optisch in drei gleich große Teile gegliedert. Anwendung fand diese französische Stahlbinderkonstruktion auch an der Werft Dresden – Laubegast, wie die Gegenüberstellung der Querschnitte zeigt.¹³⁹

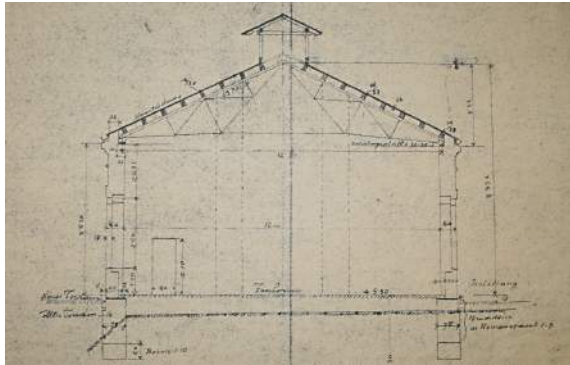


Abbildung 54: Schnitt durch Objekt 58 der Werft Korneuburg, 1909

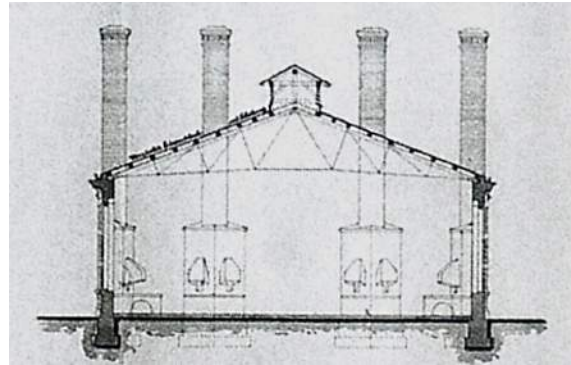


Abbildung 55: Schnitt durch das Schmiedegebäude der Werft Dresden-Laubegast, 1896

Im Querschnitt durch das Gebäude wird gezeigt, dass dieser Stahlbinder auf dem 60 cm starken Ziegelmauerwerk der Außenmauern auf einer Unterlagsplatte aufliegt. Quer zu dieser Stahlkonstruktion liegen Holzstaffeln mit einer Dimension von 16/21 cm und bilden die Unterkonstruktion für eine Eternitdachdeckung, dessen Regenwässer über eine Hängerinne an der Traufe abgeführt werden. Am Dachfirst durchdringen Laternen, die ebenfalls von einem Satteldach überdeckt werden, die Dachhaut. Diese Laternen dürften neben der Belichtung der Arbeitsräume auch der Belüftung dienen. Der Schnitt gibt auch Auskunft über die Gebäudehöhe: Die Traufhöhe liegt bei 5,63 m, am First misst das Gebäude eine Höhe von 8,95 m. Die Höhe der Laternen ist nicht bemaßt, ein Gesamtmaß für die Gebäudehöhe inklusive Laternen ist demnach nicht vorhanden, dürfte aber in etwa bei 10,5 m liegen. Der Schnitt gibt außerdem Auskunft über eine leichte Anhebung das zuvor leicht abfallende Gelände.

Auf dem Plan vom 21. Juni 1909 wird jeweils nur eine Fassadenansicht von der Längs- sowie Stirnseite gezeichnet. Bei der dargestellten Längsansicht handelt es sich um die Nordostfassade. Die dargestellte Ansicht zeigt sieben Fensterachsen sowie eine Torachse. Die ersten drei Achsen sind der „Kupferschmiede und Spänglerei“ zugeordnet, die restlichen Achsen der Maschinenschmiede. Zwischen den Fenstern ist der Abstand durchgängig 80 cm, nur im Bereich der Innenwand, die Kupferschmiede von Maschinenschmiede trennt, wird der Abstand auf 160 cm verdoppelt. Die Fenster

¹³⁹ KURZE, Bertram; DÜNTZSCH, Helmut, Werften in Dresden 1855-1945, S. 27

sind allesamt ident und bekommen durch die kressegmentförmigen Überlager ihre Charakteristik. Die Fensterteilung besteht aus 5 x 7 rechteckigen Elementen, die oberste Zeile schließt an den kreisförmigen Fensterabschluss nach oben hin ab. Das Tor befindet sich in Achse sechs und erhält eine besonders markante Ausformulierung. Zwei Pilaster lassen das Tor aus der Fassadenebene hervortreten. Auch in der Vertikalen findet das Portal seine Entsprechung, indem es nicht durch das umlaufende Gesimse abgeschlossen wird, sondern über die Traufkante hinausragt. Zwischen den beiden Pilastern entsteht ein Feld, das ähnlich den Fenstern mit einer kressegmentförmigen nach oben abschließt. Auffällig sind auch die unteren Ecken der Fassaden. Hier wird im unteren Bereich der Pilaster der Stirnseite des Gebäudes um die Ecke gezogen. Horizontal abgeschlossen wird die Fassade nach oben hin durch ein umlaufendes Gesimse. Ebenfalls prägend für die Längsansicht sind die zuvor beschriebenen Laternen. Die der Kupferschmiede zugehörige Laterne ist lediglich zwei Fensterfelder breit, die Laterne der Maschinenschmiede besteht aus 10 Fensterfeldern. Die stirnseitigen Ansichten von Objekt 58 deuten eine Zweigeschoßigkeit des Gebäudes an, die es so aber nicht gibt. Besondere Betonung findet die Mittelachse, die risalithartig aus der Fassade hervortritt und in der Symmetrieachse ein 3 m breites Tor beherbergt. Ein Kämpfer teilt das Tor in einen öffenbaren unteren Teil mit 3 Höhe und einen Fixteil als Oberlicht mit einer Höhe von 1,2 m. Im Plan finden sich auch Angaben zu den drei 22 cm hohen Traversen, die als Überlager für die Toröffnung verwendet wurden. Die Traversen werden nicht verblendet oder versteckt, sie bleiben offen liegen und sind somit fester Bestandteil im Fassadenbild. Das Risalith ist 6,80 m breit und findet auch im Giebelfeld seine Ausformulierung. Im entstandenen Giebelfeld des Risaliths werden drei 0,6 m x 1,2 m große, in regelmäßigem Abstand von 0,6 m, Fenster auf die Breite des Einfahrtstores platziert. Auffällig sind die Stirnhölzer der Dachkonstruktion, die die Form des Satteldaches unterstreichen. Die horizontale Trennung von Erdgeschoßfassade und Giebelfeld wird durch das umlaufende Gesimse hergestellt. Eine besondere Ausformulierung mit Pilastern, die auch im Giebelfeld fortgeführt werden, erfahren die Gebäudeecken.

Auf dem Originalplan aus dem Jahr 1909 wurde mit Bleistift das Datum 19.10.1943 notiert. Ebenfalls mit Bleistift sind im Grundriss im Bereich der Maschinenschmiede Maschinen und technische Ausstattung eingezeichnet und beschriftet. Es handelt sich dabei um typische Schmiedeausrüstung, folgende Objekte sind im Plan zu finden: Drei Essen, zwei davon mit zugehörigem Amboß, zwei Kräne mit Kranausleger, ein

Schweißerei Ofen mit Wanne und Eisentisch, ein Härteofen mit Wanne, ein Motor mit Anlaßer, ein Exhaustor, eine Werkbank, ein Eisentisch, ein Federhammer sowie ein Gebläse.

Die Position der projektierten Maschinschmiede wird eine Woche nach Erstellung der Entwurfsplanung auf einem Situationsplan¹⁴⁰ festgelegt. Demnach soll Objekt 58 in einer Reihe mit der Gießerei und der Maschinenwerkstätte gebaut werden.

UMBAUTEN

Die erste geplante und auch dokumentierte Umbaumaßnahme stammt aus dem Jahr 1920 als „Plan für die baulichen Herstellungen einer Schweissanlage auf der Schiffswerfte der 1. D.D.S.G in Korneuburg.“¹⁴¹

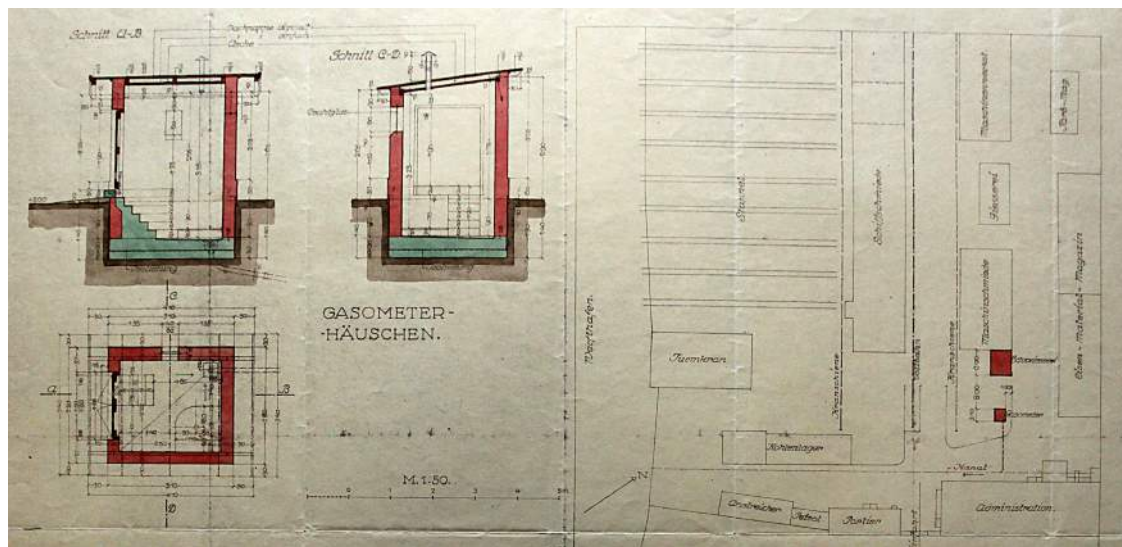


Abbildung 56: Planausschnitt des nicht realisierten Um- und Zubaus von 1920

Der Lageplan zeigt, dass es sich dabei um zwei annähernd quadratische Baukörper handelt, die südöstlich von Objekt 58 gebaut werden sollen. Das Häuschen für die Schweißerei würde demnach direkt an der Stirnseite der Maschinschmiede andocken, das Gasometerhäuschen stünde frei am Gelände. Die Existenz dieser beiden Gebäude

¹⁴⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Errichtung einer Maschinschmiede und eines Schutzdaches für Eisenlagerung am Werft in Korneuburg. Situation“, 29.6.1909

¹⁴¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Plan für die baulichen Herstellungen einer Schweissanlage auf der Schiffswerfte der 1.D.D.S.G in Korneuburg.“, April 1920

ist jedoch weder auf Plänen noch auf Fotos in irgendeiner Form nachweisbar¹⁴² und somit erscheint es sehr wahrscheinlich, dass dieser geplante Um- und Zubau nicht zur Ausführung kam.

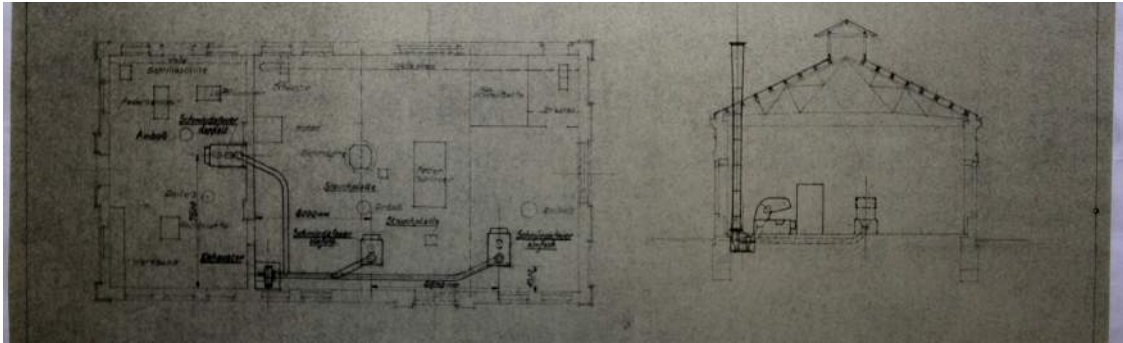


Abbildung 57: Planausschnitt des realisierten Umbaus der Schmiedewerkstätte im Jahr 1944

Tatsächlich umgesetzt wird ein Umbau der Maschinenschmiede im Jahr 1944, bei dem eine Abluftanlage zur besseren Entlüftung der drei neu zu errichtenden Schmiedefeuerstellen eingerichtet wird. Der Plan¹⁴³ lässt erkennen, dass das Gebäude fortan in seiner Gesamtheit als Schmiede genutzt werden soll und nicht wie zuvor in mehrere Werkstätten aufgeteilt sein soll. Der für Schmieden typische Einbau von Abluftkaminen erfolgt im internationalen Vergleich relativ spät, da die meisten Schmiedewerkstätten bereits im 19. Jahrhundert über solche verfügen.¹⁴⁴

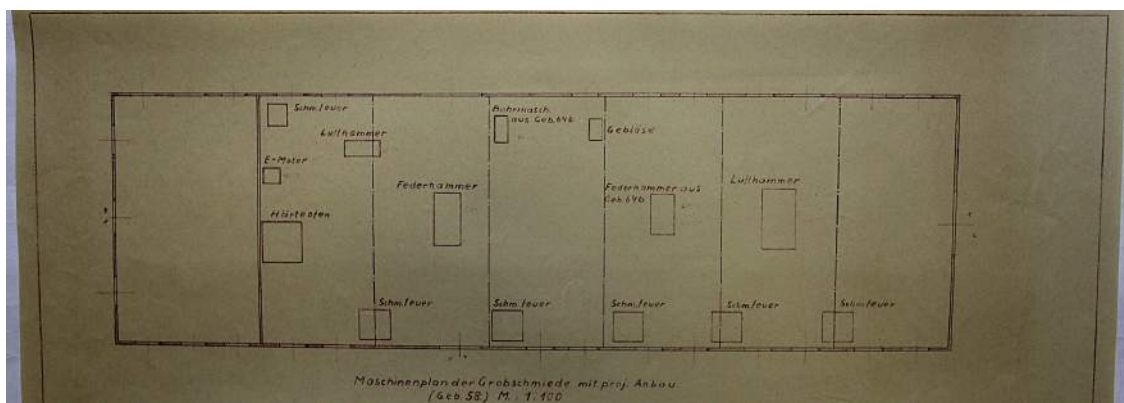


Abbildung 58: Vermutlich nicht realisierte Verlängerung von Objekt 58

¹⁴² PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände der ehemaligen DDSG in Korneuburg, Untersuchung des Objektes 58, S. 9-11, Wien 2012

¹⁴³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg. Umbau der Schmiedewerkstätte. Gebäude Nr.58“, 14.2.1944/14.6.1944

¹⁴⁴ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 19

1951 wird abermals die Vergrößerung von Objekt 58 angestrebt und ist auf einem Plan¹⁴⁵ vom 24. September 1951 dokumentiert. Demzufolge hätte das gesamte Gebäude verlängert und mit neuen Maschinen ausgestattet werden sollen. Auch dieser geplante Umbau dürfte nie zur Ausführung gekommen sein.¹⁴⁶

An Fenster und Türen stellt Ponsold fünf bauliche Eingriffe fest, für die jedoch keine Umbaupläne erstellt wurden, beziehungsweise deren Existenz bis dato nicht bekannt ist. An der nordöstlichen Fassade, an der sich der ursprüngliche Haupteingang befand, wurde zu unbekanntem Zeitpunkt ein Parapet eingebaut, das Rolltor durch Glasscheiben ersetzt. Insgesamt wurde der untere Teil der Öffnung verschmälert, das Oberlicht behielt seine originale Breite. Nach 1991 wurden die seitlichen Einmauerungen wieder entfernt, das Parapet blieb aber bis heute bestehen. Die kleinteiligen Glaselemente wurden im Zuge dessen durch streifenförmige, größere Glaselemente ersetzt. An beiden Seiten des Risaliths sind heute zusätzliche Regenfallrohre zu sehen, die auf Fotos aus dem Jahr 1991 noch nicht vorhanden sind. Die Annahme, dass das Tor durch seine der Stadt zugewandten Seite ursprünglich einen eher repräsentativen Zweck hatte, wird durch den Umbau zu einem Fenster unterstützt. Durch den generellen Ausbau des Werftgeländes war der stadtseitige Blick auf die Nordostfassade von Objekt 58 zunehmend eingeschränkt.¹⁴⁷

Der Eingang an der Südostfassade, der auf Aufnahmen von 1991 noch zu sehen ist, wurde nach 1991 zu einem Fenster mit Parapet umgebaut. Im Gegenzug dazu wurde an der Nordostfassade das Parapet in der zweiten Fensterachse von links abgebrochen und das Fenster zu einer Tür umgebaut. Pläne für diesen Umbau sind nach derzeitigem Stand nicht vorhanden, die Gründe für den Umbau unbekannt.¹⁴⁸

An der Südwestfassade ist auf den Originalplänen ein drei Meter breiter Eingang in die Maschinenschmiede erkennbar, der im Zeitraum zwischen 1909 und 1991 zu einem Fenster mit Parapet und Fixverglasung umgebaut wurde. Nach 1991 wird das Parapet wieder abgebrochen und ein doppelflügeliges Glas-Alu-Portal mit mittig geteiltem Oberlicht eingebaut.¹⁴⁹ Es wäre möglich, dass im Zuge vom Einbau von neuem

¹⁴⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Maschinenplan der Grobschmiede mit proj. Anbau (Geb. 58)“, 24.9.1951

¹⁴⁶ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 11f

¹⁴⁷ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 20

¹⁴⁸ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 21

¹⁴⁹ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 22

Arbeitsgerät das Tor zu einem Fenster umgebaut wurde. Auf dem Originalplan sind die neuen Maschinen mit Bleistift eingezeichnet und es befindet sich das Datum 19.10.1943 ebenfalls mit Bleistift auf dem Plan.

ZUSTAND HEUTE

Objekt 58 ist bis heute existent, befindet sich in einem passablen Zustand und wurde im Jahr 2004 unter Denkmalschutz gestellt.

Vergleicht man die Fotodokumentation von Dr. Gerhard Stadler aus dem Jahr 1991 mit dem Ist-Zustand, dann ist zu erkennen, dass an der Südwestfassade, links neben dem neuen Glas-Alu-Portal aus einer ehemals als Durchgang konzipierten Öffnung ein Fenster gemacht wurde.¹⁵⁰

Sowohl auf Fotos von 1991 wie auch von 2012 zeigt sich das Fenster mit der charakteristischen kleinteiligen Fensterteilung. Auf einem Foto aus dem Jahr 1991 ist an dieser Stirnseite zusätzlich ein kleiner Anbau zu sehen, der wie das restliche Gebäude auch, in Sichtziegelmauerwerk ausgeführt ist und ein Urinal beherbergte.¹⁵¹



Abbildung 59: Von Stadler dokumentierter Zustand im Jahr 1991

Zwei Öffnungen sind zu sehen, eine Eingangstür und ein Klappfenster. Ein kleines Pultdach mit Blechdeckung schließt in etwa auf Höhe des Kämpfers des

¹⁵⁰ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 23

¹⁵¹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

danebenliegenden Tores ab. Dieser Zubau muss im Zeitraum von 1991 bis 2012 abgebrochen worden sein, da er auf den Fotos von 2012 nicht mehr zu sehen ist.



Abbildung 60: Zustand im Jahr 2012, dokumentiert von Ponsold

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 58

Die Werft Korneuburg entwickelt sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts immer mehr zu einem Werftstandort, an dem Schiffe nicht nur mehr eingewintert und repariert werden, vielmehr rückt der Bau von neuen Schiffen in den Vordergrund. Ausgehend von einer verstärkten Nachfrage von Güter- und Tankkähnen sieht sich die DDSG unter Werftdirektor Johann Pamer verstärkt mit der Notwendigkeit einer Modernisierung von bestehenden Gebäuden, insbesondere der Werkstätten und Schmieden, konfrontiert. Johann Pamer, kaiserlicher Rat, Zentralinspektor der DDSG und Leiter der Werft, trat 1879 als Zimmermannslehrling in den Betrieb ein und arbeitete sich zum Werftleiter empor. Die erste große Ausbauphase kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges fällt somit in den Zeitraum der Werftleitung Pamers.¹⁵² In den Hallen, in welchen zuvor Kessel und Schiffsteile repariert wurden, sollen nun der Produktion ebendieser dienen. Die Korneuburger Schmiede ist anderen Schmiedewerkstätten an diversen Werftstandorten sehr ähnlich, ein Vergleich ist also unerlässlich.¹⁵³ Zumeist wurden Kessel- und Grobschmieden im 19. und zu Beginn des

¹⁵² ABSOLON, Oskar, Die Arbeiter an der Donau, S. 23

¹⁵³ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 9

20. Jahrhunderts als Hallenbauten errichtet, die stützenfrei von einem Dachtragwerk überspannt werden. Entlang der Längsachse verlief häufig eine Kranbahn aus Stahlträgern, die auf den Außenmauern aufgelagert wurde. Aufgrund der hohen Brandgefahr in Schmieden entschied man sich für Umfassungswände aus reinem Ziegelmauerwerk, das in Korneuburg und Dresden unverputzt als Sichtziegelmauerwerk zu sehen ist, in der ungarischen Werft Obuda wurde die Fassade verputzt.¹⁵⁴ Die typologische Ähnlichkeit der Schmiedebauwerke resultiert daraus, dass die Facharbeiter von Werft zu Werft reisten, um dort ihre Arbeit zu erledigen. Man achtete aus wirtschaftlichen Gründen darauf, dass das Personal keinen großen Umstellungen und somit langen Einarbeitungsphasen ausgesetzt war. Sie sollten unabhängig vom Ort sofort mit ihrer Arbeit beginnen können. Am Beispiel der Kesselschmieder wird also deutlich, dass es wirtschaftlich günstiger war, die Arbeitskräfte zu siedeln, als überall Personal einzuschulen oder die schweren geschmiedeten Kessel von einer Werft zur nächsten zu transportieren.¹⁵⁵ Besonders charakteristisch für das Objekt 58 ist die französische Stahlbinderkonstruktion mit Satteldach, das von einer Laterne durchdrungen wird, wie sie von Kurze und Düntzsch am Beispiel eines Schmiedegebäudes in Dresden Laubegast beschrieben wird.¹⁵⁶ Ebenfalls gestaltprägend sind die gusseisernen Gitterfenster mit eingekitteten Glasscheiben. Größtenteils wird bei allen Schmieden, in Korneuburg, Dresden wie auch in Obuda, gänzlich auf Dekor in Form von Ornamentik und Fassadenschmuck verzichtet.¹⁵⁷

¹⁵⁴ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 14

¹⁵⁵ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 13

¹⁵⁶ KURZE, Bertram; DÜNTZSCH, Helmut, Werften in Dresden 1855-1945, S. 27

¹⁵⁷ PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände..., S. 16

OBJEKT 5 - Die alte Gießerei

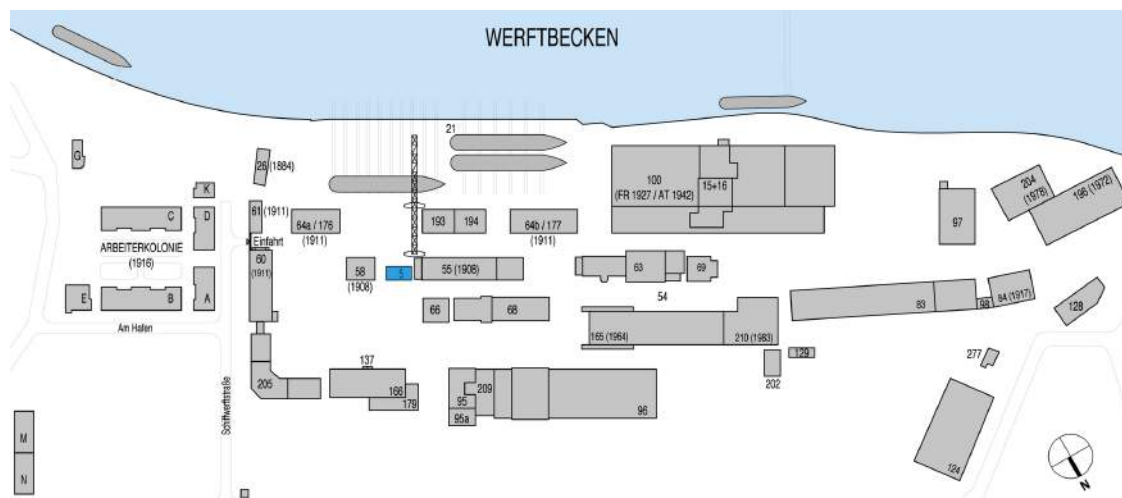


Abbildung 61: Objekt 5 blau markiert in einer Reihe mit den Objekten 55 und 58 sowie 63 und 69

PLANUNG

Erstmals erwähnt wird ein Gießereigebäude 1868, wo dieses als rechteckiges Holzgebäude mit einem kleineren Anbau an der Stirnseite dargestellt wird.¹⁵⁸ Es handelt sich somit bei diesem Gebäude um den Vorgänger des späteren Objektes Nr. 5, das ebenfalls als Gießerei genutzt wurde. Aufgrund von Bränden auf dem Werftgelände in den Jahren 1879 und 1880¹⁵⁹ erscheint es nachvollziehbar, dass die hölzernen Gebäude allmählich durch gemauerte Bauwerke ersetzt wurden.¹⁶⁰ Objekt 5 ist somit eines der ersten gemauerten Gebäude auf dem Korneuburger Werftareal, von denen es im Jahr 1890 insgesamt vier gab.¹⁶¹

Ein vom 3. August 1881 stammendes Planblatt¹⁶² stellt in fünf Zeichnungen das „Projekt zu einer Gießerei für Korneuburg“ dar. Aus dem Situationsplan ist abzulesen, dass das projektierte Gießereigebäude neben der Schlosserei gebaut werden soll. Die

¹⁵⁸ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 9

¹⁵⁹ Stefan WUNDERL, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft, S. 24

¹⁶⁰ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 9

¹⁶¹ Gerhard STADLER, Gerhard, Das industrielle Erbe Niederösterreichs, S. 402

¹⁶² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt zu einer Gießerei für Korneuburg.“, 3. August 1881

Fläche auf der die neue Gießerei projektiert wird überschneidet sich zum Teil mit jener, die bis dahin vom hölzernen Vorgängerbau eingenommen wurde.

Im Grundriss präsentiert sich das Gebäude rechteckig mit Seitenlängen von 15,09 m x 7,94 m, wobei die leicht aus der Fassade hervorspringenden Eckpilaster in diesen Werten nicht berücksichtigt sind. Im Gebäudeinneren gibt es einen großen Raum, der beinahe die gesamte Fläche des Gebäudes einnimmt. Lediglich in einer Ecke gibt es einen Einbau mit einer inneren Raumlichte von 2,10 m x 2,10 m. Eine Funktionszuweisung ist diesem kleinen Raum schriftlich nicht zugewiesen. Aus dem Grundriss ist zu erkennen, dass Objekt 5 sehr streng symmetrisch aufgebaut ist. So befinden sich in den beiden Längsfassaden jeweils fünf Öffnungen, die in regelmäßigen Abständen aufeinanderfolgen. Zusätzlich befinden sich in einer Stirnseite zwei weitere Fensteröffnungen während auf der gegenüberliegenden Stirnseite auf Fenster gänzlich verzichtet wird.

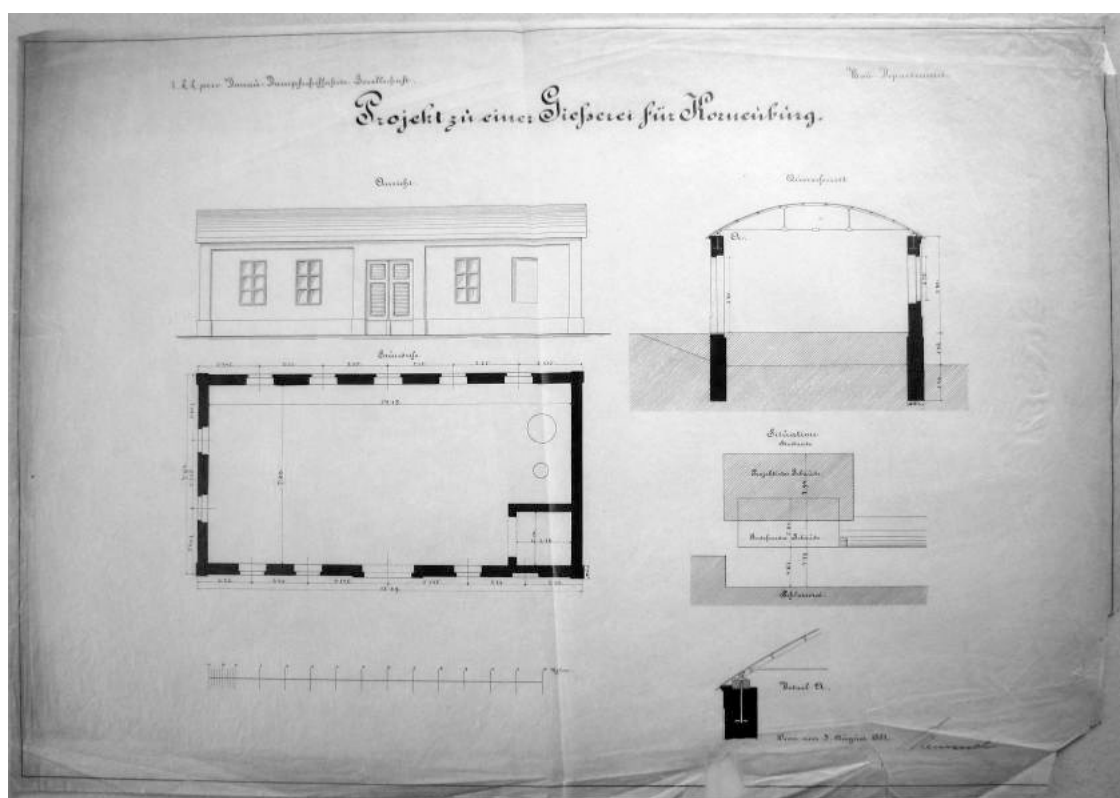


Abbildung 62: Original-Entwurfsplan vom 3. August 1881

Die einzige vorhandene Ansicht auf diesem Planblatt beschreibt die hafenseitige Längsfassade in der das doppelflügelige Eingangsportale liegt. Die Fassade ist grundsätzlich fünfsäsig aufgebaut, wobei der Eingang zum Gebäude in der Symmetrieachse positioniert wird. Links und rechts davon sitzen jeweils zwei

Fensteröffnungen, wobei in Achse fünf lediglich eine Fensteröffnung zur Wahrung der Symmetrie in Form einer Mauernische angedeutet wird. Sämtliche Fenster sind als Doppelflügel Fenster konzipiert, wobei jeder Flügel durch Sprossen in drei gleich große Teile gegliedert wird. Das Mittelrisalith sowie die Ausbildung von Eckpilastern geben der Fassade ihre vertikale Gliederung. Horizontal wird die Fassade durch einen umlaufenden Sockel sowie einer horizontalen Verbindung des Mittelrisaliths mit den Eckpilastern, die knapp unter der Traufe verläuft. Darüber sitzt das segmentkreisförmige Tonnendach, das in Längsrichtung beidseitig leicht über die Fassadenebene hinausragt. Wie aus dem Querschnitt wie auch aus dem Konstruktionsdetail zu erkennen ist, krägt das Tonnendach auch in Querrichtung nur leicht über die Fassadenebene hinaus. Das Konstruktionsdetail zeigt, dass auf dem Außenmauerwerk ein Auflager gebaut wird, auf welchem ein T-förmiges Stahlprofil liegt, das über ein C-Profil mit den Bögen, die den gesamten Raum stützenfrei überspannen, verbunden werden. Zwischen den Bögen liegen in regelmäßigen Abständen kleine T-Profile, die ebenfalls als Unterkonstruktion für die Dachhaut dienen. Um das Dachtragwerk statisch zu stabilisieren werden die Bögen von einem Stab zusammengehalten, auf dem die Bögen zweimal zusätzlich abgestützt werden. Der Querschnitt zeigt außerdem, dass das Niveau des Außenraumes auf der Eingangsseite um 1,26 m höher liegt als an der gegenüberliegenden Längsseite des Gebäudes.

Ein zweites Planblatt¹⁶³ stammt aus dem April 1882 und zeigt Konstruktionsdetails des Tonnendaches von Objekt 5. Der Titel des vorliegenden Plans lautet „Projectirte Dachconstruction zu einer Gießerei für Korneuburg“ und zeichnet sich durch einen äußerst hohen Detaillierungsgrad sowie höchster zeichnerischer Qualität aus. Bemerkenswert ist, dass ausgewählte Details im Maßstab 1:1 dargestellt sind. Besonders ausführlich wird die Auflagersituation der Bogenkonstruktion auf der Mauerbank der Außenwände dargestellt. Die Dachkonstruktion wird dort an einem mit dem Mauerwerk verschraubten T-Profil vernietet. Die eigentliche Bogenkonstruktion besteht aus zwei verschraubten C-Profilen, auf welche weiter C-Profile in regelmäßigen Abständen genietet werden. An diese C-Profile werden wiederum C-Profile geschraubt, auf denen die wellenförmige Dachhaut zu liegen kommt. Es existiert zu dieser Ausführung eine Variante für die Pfetten, bei der anstatt

¹⁶³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projectirte Dachconstruction zu einer Gießerei für Korneuburg.“, April 1882

des letzten C-Profils ein Flachstahl zum Einsatz käme. Diese Variante sollte dann zur Ausführung kommen, wenn es einen Materialengpass bei den C-Profilen geben sollte. Als letztes Element für das Auflagerdetail ist der Zugstab dargestellt, der die Horizontallasten der Bogenkonstruktion aufnimmt. Dieser ist an den Enden gabelförmig ausgebildet und wird mit dem Bogenträger verschraubt.

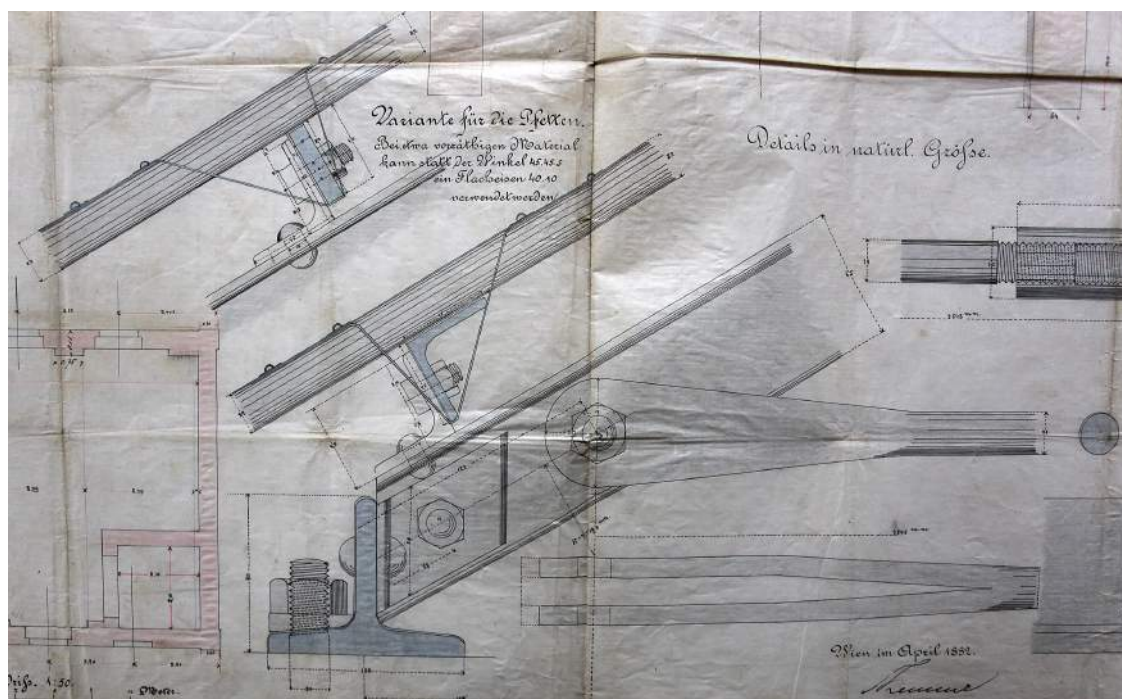


Abbildung 63: Konstruktionsdetails des Tonnendaches der Gießerei

Dieser Zugstab und dessen Abhängung vom Hauptträger ist gesondert dargestellt. Von der Primärkonstruktion werden Metallanker abgehängt, auf denen das Gewindeelement zum Spannen der Konstruktion aufliegt. Dort werden die Zugstäbe miteinander verbunden. Aus dieser Zeichnung ist auch zu erkennen, dass die wellenförmige Dachdeckung auf Holznebenträgern aufliegt. Im Bereich dieser Nebenträger liegt die Dachhaut überlappend und wird an dieser Stelle am darunterliegenden Träger befestigt.

UMBAUTEN

Möglicherweise haben bereits vor 1938 bauliche Veränderungen am Gebäude stattgefunden. Dies belegt das aus dem Nachlass von Alexander Popp stammende Luftbild aus dem Jahre 1925, worauf zu sehen ist, dass das Eingangsportale um eine

Achse nach links gerückt ist. Außerdem sind drei Kamine sowie ein rechteckiges Element, das die Dachhaut durchdringt, zu sehen, die auf den ursprünglichen Entwürfsplänen aus dem Jahr 1881 nicht aufscheinen. Ob es sich tatsächlich um einen Umbau handelt, oder ob Objekt 5 von Beginn weg anders gebaut als geplant wurde, ist nicht hinlänglich geklärt.¹⁶⁴ Während der großen Expansionsphase vor dem Ersten Weltkrieg bleibt Objekt 5 großteils unberührt, lediglich zwei hölzerne Anbauten zur Lagerung von Guß- und Brucheseisen werden zur Platzschaffung für die projektierten Objekte 55 und 58 abgebrochen.¹⁶⁵ Mit einer drastischen Personalreduktion und der Umstellung auf Kurzarbeit wird in den Jahren 1923/24 der Gießereibetrieb in Korneuburg eingestellt.¹⁶⁶ Auf einem Lageplan aus dem Jahr 1930 ist Objekt 5 bereits als Magazin vermerkt.

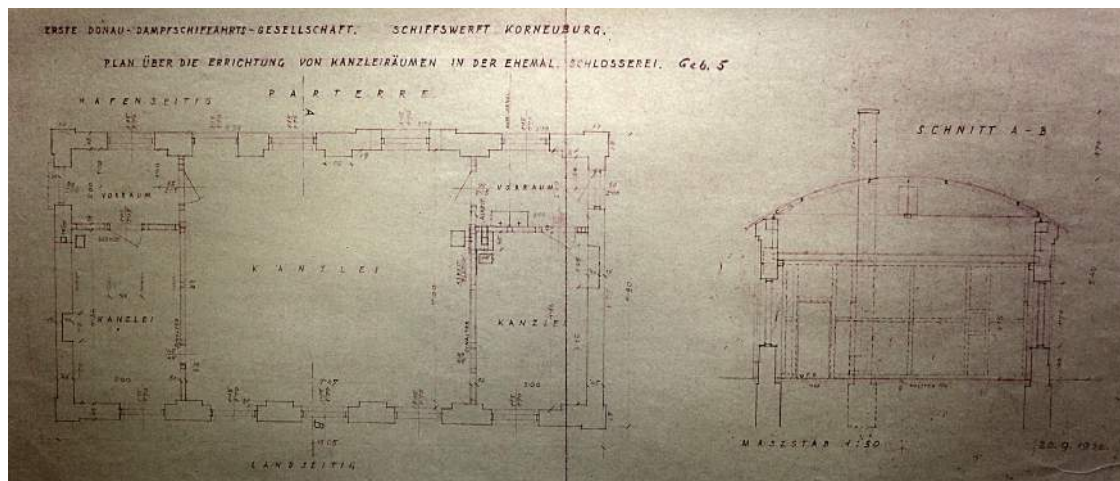


Abbildung 64: Umbau zu Kanzleiräumen in Objekt 5; September 1938

Der erste dokumentierte Umbauplan¹⁶⁷ ist auf den 20. September 1938 datiert und stellt die projektierten Maßnahmen im Maßstab 1:50 in Grundriss und Schnitt dar. Der Titel „Plan über die Errichtung von Kanzleiräumen in der ehemal. Schlosserei“ gibt neben den geplanten Absichten der zukünftigen Nutzung als Kanzlei auch Auskunft über die Nutzung des Objektes als Schlosserei. Wesentlich verändert wird an Objekt 5 die Eingangssituation, die fortan von den beiden Stirnseiten erfolgt. Der ursprüngliche Eingang in der werftseitigen Längsfassade ist diesem Plan zufolge nicht mehr

¹⁶⁴ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 10

¹⁶⁵ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 11

¹⁶⁶ Gerhard STADLER, Gerhard, Das industrielle Erbe Niederösterreichs, S. 401

¹⁶⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Plan über die Errichtung von Kanzleiräumen in der ehemal. Schlosserei Geb. 5“, 20.9.1938

vorhanden. Beide Eingänge führen in einen Vorraum über den man geradeaus in weiterer Folge zum großen, zentralen Kanzleiraum mit einer Fläche von etwa 50 m² kommt. Zwei weitere Kanzleiräume, die an den Stirnseiten des Gebäudes liegen, werden ebenfalls von den Vorräumen erschlossen. In jeder der beiden Trennwände zwischen dem großen und den kleinen Kanzleiräumen ist ein Schalter in Form einer 45 cm x 45 cm großen Mauerwerksöffnung geplant. Zudem wird die zuvor nur angedeutete Fensteröffnung in der werftseitigen Fassade schließlich auch als echte Öffnung mit Einbau eines Fensters realisiert.

Aus dem Querschnitt ist zu erkennen, dass ein neuer Fußboden sowie eine Zwischendecke zum Dachraum errichtet werden soll. Weiters ist ein neuer Kamin in einem der beiden kleineren Kanzleiräume angedacht.

Der zweite und letzte dokumentierte Umbau vollzieht sich im Jahr 1959 und ist über ein Planblatt, das auf den 22. April 1959 datiert ist, belegt. Veränderungen finden einmal mehr im Gebäudeinneren statt. Der kleinere Kanzleiraum inklusive Vorraum an der nordwestlichen Stirnseite des Gebäudes bleibt unverändert, das gegenüberliegende Pendant wird abgebrochen. Neu gebaut wird eine längsverlaufende Zwischenwand, welche die restliche Fläche auf zwei verschieden große Räume aufteilt. Im Zuge dieser Umbauarbeiten wird der zuvor geschaffene Zugang an der südöstlichen Stirnseite wieder verschlossen. Über die geplante Nutzung gibt dieser Plan keine Auskunft. Im Gebäudeverzeichnis zum Lageplan mit Stand vom 1.1.1955 ist Gebäude 5 mit der Nutzung „Kanzleien Regieabteilung“ vermerkt.

Der 1959 vollzogene Umbau diente der Einrichtung eines Rechenzentrums mit „Hollerith-Maschinen“. Das System blieb bis 1985 in Betrieb, ehe man diese Lochkartenstelle durch neue EDV-Anlagen ersetzte. Danach nutzte man Objekt 5 bis zur Schließung der Werft 1993 als Lagergebäude.¹⁶⁸

Gerhard Stadlers Fotodokumentation aus dem Jahr 1991 dokumentiert Objekt 5 in einem eher desolaten Zustand. Insbesondere der Außenputz ist in den Sockelbereichen schwer beschädigt.

Das Nachfolgeunternehmen der DDSG, die Schiffs-, Umwelt- und Elektrotechnik GmbH (SUEK) nutzte Objekt 5 nach 1993 als Bürogebäude.¹⁶⁹

¹⁶⁸ ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau...S.52

¹⁶⁹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

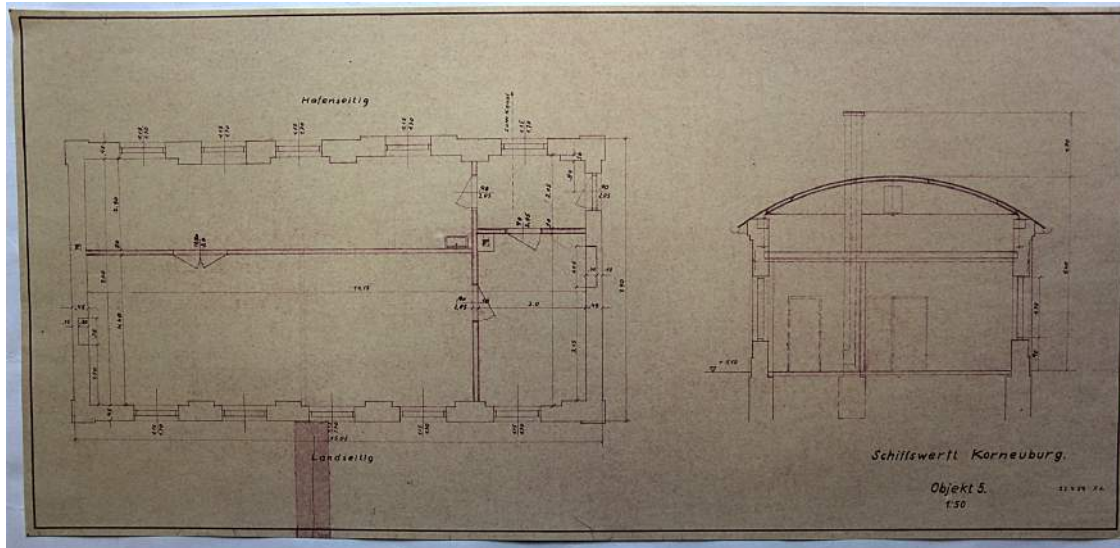


Abbildung 65: 1959 geplanter Umbau an Objekt 5

ZUSTAND HEUTE

Die alte Gießerei bestand bis zum November 2003, als es im Zuge von Revitalisierungsversuchen am Werftgelände und der beabsichtigten besseren Nutzbarkeit der Objekte 55 und 58 abgerissen wurde.¹⁷⁰ Somit ging 2003 das bis dahin älteste Gebäude am Werftgelände verloren.

Im Zuge der geplanten Revitalisierungsmaßnahmen wurde im Auftrag der Stadtgemeinde ersucht, unter anderem auch Objekt 5 „auf Grund immenser Schadstoffbelastung abzutragenden Objekte (Halle 100, Objekt 5, Zubau 55, 72 und 79“ aus dem Denkmalschutz zu entlassen. Diesem Antrag wurde im Jänner 2004 stattgegeben,¹⁷¹ was gleichbedeutend mit der Freigabe zum Abbruch von Objekt 5 zu verstehen ist.

Architekt Albert Fürths Einreichplanung vom 17. September 2001 für die Umgestaltung der Objekte 5 und 55 sah vor, dass in Objekt 5 Sanitäreanlagen, ein Vorraum, eine Teeküche sowie ein Büro untergebracht werden, während Halle 55 als Veranstaltungshalle mit Nebenräumen für die Künstler genutzt werden sollte.

¹⁷⁰ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 13

¹⁷¹ BUNDESDENKMALAMT, GZ 11.803/1/2004



Abbildung 66: Objekt 5 zwischen den Objekten 55 + 58 im Jahr 1991 von Stadler dokumentiert

Die beiden Objekte sollten zudem durch einen schlichten Glaskörper räumlich verbunden werden. Letztendlich wurde diese Planung für Objekt 5 nicht in die Realität umgesetzt. Das Fehlen der Sanitärräumlichkeiten für die Veranstaltungshalle versucht man aktuell mit Sanitärcontainern zu lösen, die zwischen den Objekten 55 und 58 aufgestellt wurden.

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 5

Zwischen den heute noch existenten Objekten 55 und 58 befand sich bis zum November 2003 das Objekt 5, die alte Gießerei. Es handelt sich hierbei um einen eingeschößigen Ziegelbau auf rechteckigem Grundriss mit Abmessungen von etwa 15 m x 8 m. Ein Tonnendach mit Blech gedeckt schloss das Gebäude nach oben hin ab. Die ursprünglichen Pläne von 1881¹⁷² zeigen einen sehr klaren rechteckigen Grundriss. Die Ansichten zeigen uns fünfschichtige Fassaden, wobei auf der dem Hafengelände zugewandten Eingangsseite das Tor in der Mittelachse liegt und somit die Symmetrie aufrechterhält. Im Grundriss des Planmaterials von 1881 ist zu erkennen, dass das rechte Fenster, um die Symmetrie zu erhalten, nur angedeutet und nicht als Öffnung

¹⁷² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt zu einer Gießerei für Korneuburg.“, 3. August 1881

Objekt 5

ausgeführt wurde. Die Fassade erhält durch das Hervorspringen der Mittelachse und der Betonung der Ecken Plastizität.



Abbildung 67: Reinhard Schröpfer dokumentierte den Zustand des Gebäudes am 4.3.2000

Der erste große Umbau fand unter Nationalsozialistischer Herrschaft statt und ging mit einer Nutzungsänderung des Gebäudes einher. Im Rahmen der Umnutzung zum Kanzleigebäude wurde der ehemalige Eingang als normale Fensterachse umgebaut. Zwei neue Eingänge auf der jeweiligen Schmalseite des Objekts entstanden. Das zuvor angedeutete rechte Fenster wurde nun als Öffnung ausgeführt. Neue Zwischenwände wurden eingezogen und es entstand ein klarer Grundriss mit 2 Vorräumen und 2 Kanzleiräumen an jeder Breitseite. In der Mitte entstand ein großer verbindender Kanzleiraum. Im Zuge von Bauarbeiten im Jahr 1959 wurde der Grundriss geringfügig verändert und ein Eingang wieder verschlossen. Objekt 5 war das erste gemauerte Gebäude am Werftgelände, die zuvor errichteten Objekte stellte man allesamt in Holzbauweise her.



Abbildung 68: Reinhard Schröpfer dokumentierte den Abbruch von Objekt 5 am 17.11.2003

OBJEKT 55 – Maschinenwerkstätte

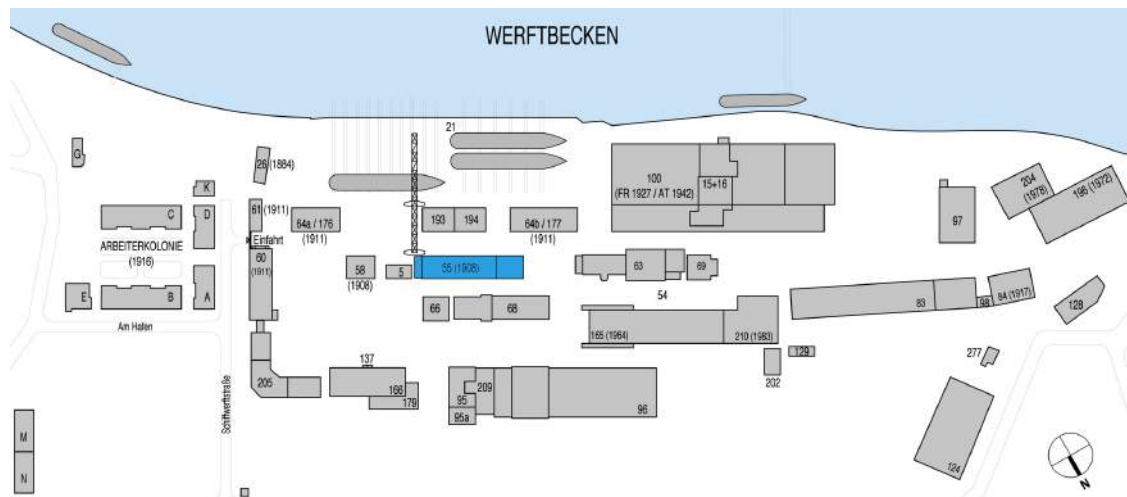


Abbildung 69: Lage der Maschinenwerkstätte auf dem Korneuburger Werftgelände

PLANUNG

Als „Plan über die Erbauung einer Maschinenwerkstätte am Werft Korneuburg“ wird Objekt 55 am 7. August 1908 erstmals dargestellt.¹⁷³ Der Fundamentgrundriss zeigt ein rechteckiges Gebäude mit Gesamtabmessungen von 46,06 m x 13,36 m. Getragen werden die Außenwände von einem größtenteils durchlaufenden Streifenfundament. Die Lasten der im Innenraum befindlichen Stahlstützen werden über punktförmige Einzelfundamente abgetragen. Diese Stahlkonstruktion ist im Querschnitt zu sehen, es wird jedoch nicht erläutert, welchem Zweck diese Stahlkonstruktion dient. Es handelt sich hierbei um 4,50 m hohe Stahlstützen, auf denen in Längsrichtung I-Profile aufliegen. Otto Pacher vermutet, dass es sich um die Unterkonstruktion der 1908 eingebauten Transmissionsanlage handeln könnte, dessen bis 1961 sichtbare Welle an der Decke der Halle geführt wurde. Um zusätzliche Lasten auf die Dachkonstruktion zu vermeiden, könnte die Stahlkonstruktion aus genau diesem Grund errichtet worden sein.¹⁷⁴

¹⁷³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Plan über die Errichtung einer Maschinenwerkstätte am Werft Korneuburg.“, 7. August 1908

¹⁷⁴ Markus SAX, Ehemalige DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, S. 10

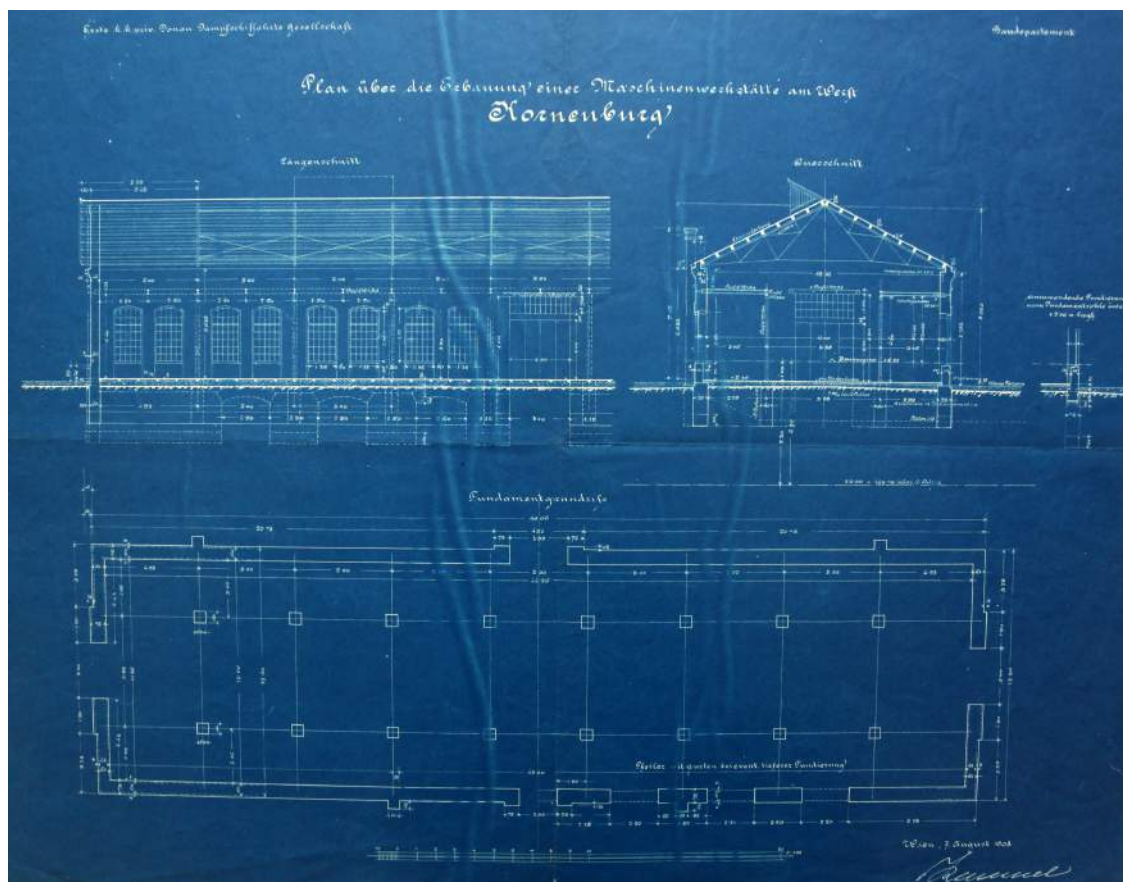


Abbildung 70: Originalplan stammend vom 7.8.1908

Auf diesen lagern wiederum Stahlträger auf, die auch in der Außenwand eingespannt sind. Die Dachkonstruktion in Form einer filigranen Stahlfachwerkskonstruktion spannt stützenfrei über die gesamte Gebäudebreite von 13,60 m und liegt auf den Mauerbänken der Außenwände auf. In Längsrichtung des Gebäudes liegen auf der Stahlkonstruktion Holzträger in der Dimension 16/20 cm, auf welchen wiederum die Dachhaut zu liegen kommt. Laut textlicher Anmerkung wird das Dach mit einer Eternitdeckung ausgeführt. Das Satteldach bildet keinen Dachvorsprung und leitet sämtliche Dachwässer in eine Hängerinne direkt über dem Kranzgesimse. Im Gegensatz zu den üblichen am Werftgelände anzutreffenden Oberlichtkonstruktionen in Sattel- oder Walmdachform findet man am gegenständlichen Objekt eine Sonderform. Die Oberlicht- und Belüftungskonstruktionen am Dachfirst sind als einseitige Dachreiter ausgeführt.

Auch aus dem Längsschnitt durch die Maschinenwerkstätte ist die Funktion der innenliegenden Stahlkonstruktion nicht nachvollziehbar. Das Stützenraster entspricht dem Konstruktionsraster der Dachkonstruktion mit Achsweiten von 5 m. Die Sekundärkonstruktion des Stahleinbaus baut auf dem halben Achsmaß von 2,50 m auf.

Die Verteilung der Fensteröffnungen folgt ebenfalls diesem Raster, wobei in jedem 5 m breiten Feld zwei Fenster platziert werden. Es handelt sich hierbei um 1,35 m breite und 2,60 m hohe Fenster, dessen oberer Abschluss mit kreissegmentbogenförmigen Stürzen ausformuliert ist. Die Fensterteilung ist wie an anderen Objekten auch mit kleinteiligen Elementen, die in einem Metallgitter eingelassen sind, gestaltet. Die 3 m breiten Toröffnungen werden zentral im Konstruktionsfeld positioniert und besitzen über dem Rollbalken eine Oberlichtkonstruktion, die ebenfalls mit kleinteiligen Glaselementen ausgeführt ist.

Die Dachkonstruktion kragt über die stirnseitigen Giebelwände um 50 cm aus und wird außer in den Randfeldern in jedem Feld mit kreuzförmigen Zugelementen ausgesteift.

Datiert auf August 1908 liegt ein zweites Planblatt¹⁷⁵ vor, das in gleichem Layout wie der Plan vom 7. August 1908 das Gebäude in Erdgeschoßgrundriss sowie Längs- und Stirnansicht zeigt. Der Erdgeschoßgrundriss verdeutlicht den streng symmetrischen Aufbau der geplanten Maschinenwerkstätte. Zugänge zum Gebäude befinden sich auf allen vier Fassadenseiten exakt in der jeweiligen Symmetrieachse und auch die Fensterteilung folgt einem regelmäßigen System. Der bereits zuvor erwähnte Stahleinbau ist auch auf diesem Plan zu sehen, jedoch auch nicht näher erläutert. Bis auf einen kleinen Garderobe- und Waschraum in einer der Gebäudeecken steht die gesamte Fläche als Maschinenwerkstätte zur Verfügung.

Auch die Gestaltung der Fassaden mit Sichtziegelmauerwerk folgt dem symmetrischen Gesamtkonzept des gegenständlichen Objektes. Die stirnseitige Fassade wird durch das vorspringende Mittelrisalith geprägt, das sich auch über die horizontalen Profilierungen hinweg im Giebfeld fortsetzt und dort von der Form des Satteldaches definiert wird. Der stirnseitige Eingang samt vorgelagerter Rampe wie auch das kreisrunde Fenster im Giebfeld liegen exakt in der Symmetrieachse des Gebäudes. Das Eingangstor besteht aus vier Flügeln mit geometrischem Dekor. Über dem Kämpfer befindet sich ein Oberlicht mit kleinteiligen Glaselementen in einem Metallraster. Auffällig ist das Stahlüberlager, das nicht weiter verkleidet und somit zum sichtbaren Element der Fassadengestaltung wird.

¹⁷⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Maschinen Werkstätte in Korneuburg Werft.“, August 1908

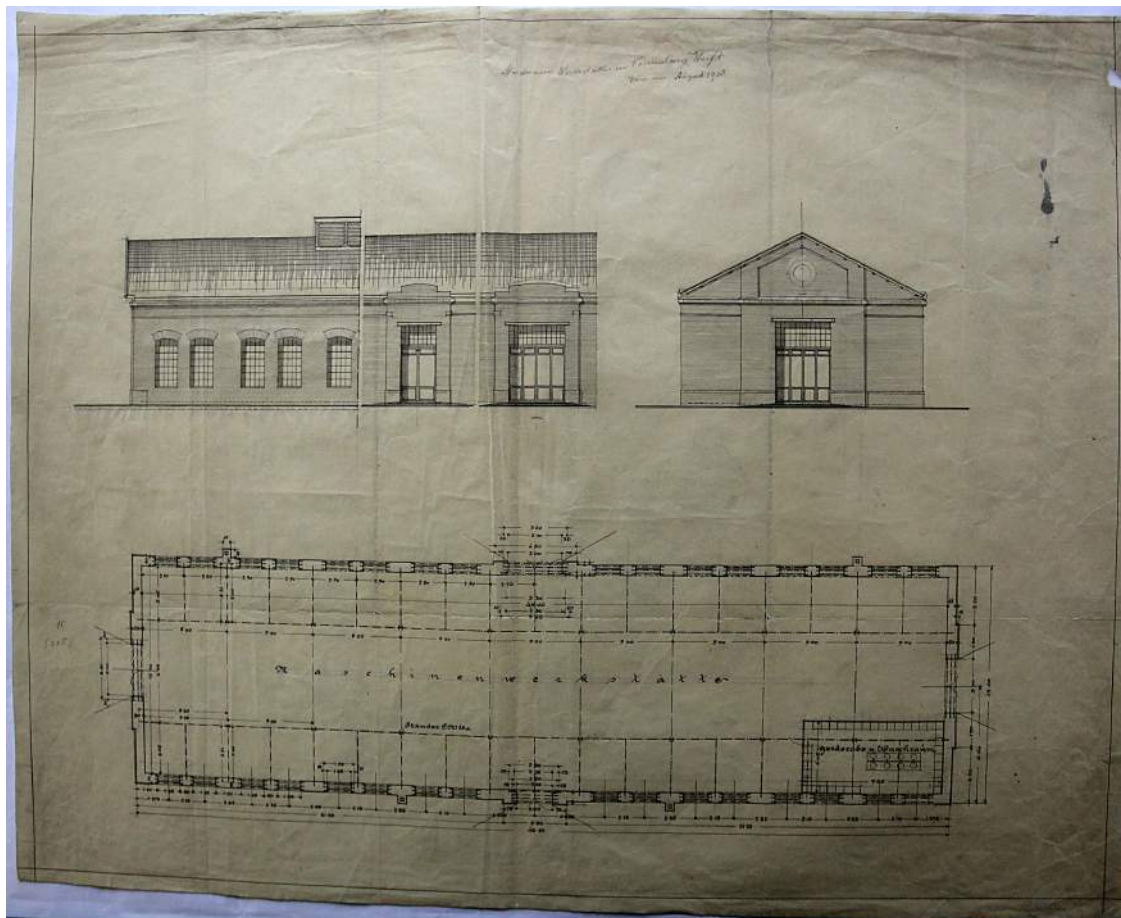


Abbildung 71: Originaler Entwurfsplan aus dem Jahr 1908

Eine horizontale Gliederung der Fassade findet in Form eines Sockels sowie durch das umlaufende Gesimse statt. Der Sockel läuft an den Stirnseiten auch über das Mittelrisalith und wird schlussendlich noch um die Ecke auf die Längsfassade gezogen, wo er schließlich abgesetzt wird. Zusätzliche horizontale Profilierungen gliedern die Fassade weiter auf, diese werden jedoch von den Risalithen unterbrochen. Durch den Dachvorsprung in Längsrichtung von 50 cm wird die Satteldachform an den Stirnseiten des Objekts zusätzlich betont.

Ähnlich gestaltet werden die Längsfassaden, mit dem Unterschied, dass der Sockel nur an den Ecken sowie an den Risalithen vorhanden ist. Über der Traufkante werden die Risalithe stufenförmig abgeschlossen, der mittlere Teil wird zusätzlich kissegmentförmig abgerundet. Kissegmentförmig ausformuliert sind auch die Fensterüberlager in Sichtziegelmauerwerk. Die Eingangsportale entsprechen der Gestaltung ihres Pendants an der Stirnseite.

Bereits vor Anfertigung des soeben beschriebenen Entwurfspläne wird von der Technischen Abteilung der DDSG ein „Maschinen-Austeilungsplan“ im Maßstab 1:100 erstellt, der auf den 27. Juni 1908 datiert ist. Zu finden sind auf diesem insgesamt 16 Schraubstöcke, diverse Drehbänke, Shaping-, Schraubenschneid-, Fräs- und Bohrmaschinen sowie eine „Centrierbank“, eine Schmirgelscheibe und ein Schleifstein.

UMBAUTEN

Bereits nach wenigen Monaten des Bestehens der neuen Maschinenwerkstätte wird der Zubau eines Abortes an der südöstlichen Stirnseite, also zwischen Objekt 5 und 55, notwendig. Dargestellt wird dieser in mehreren Zeichnungen auf einem Planblatt, das auf den 10. November 1908 datiert ist.¹⁷⁶ Der Zubau misst 3,20 m x 3,40 m und beherbergt eine Urinalrinne sowie drei WC-Kabinen, die über ein großes Fenster belichtet und belüftet werden. Zugänglich ist der Abort sowohl von der Landseite wie auch von der Hafenseite.

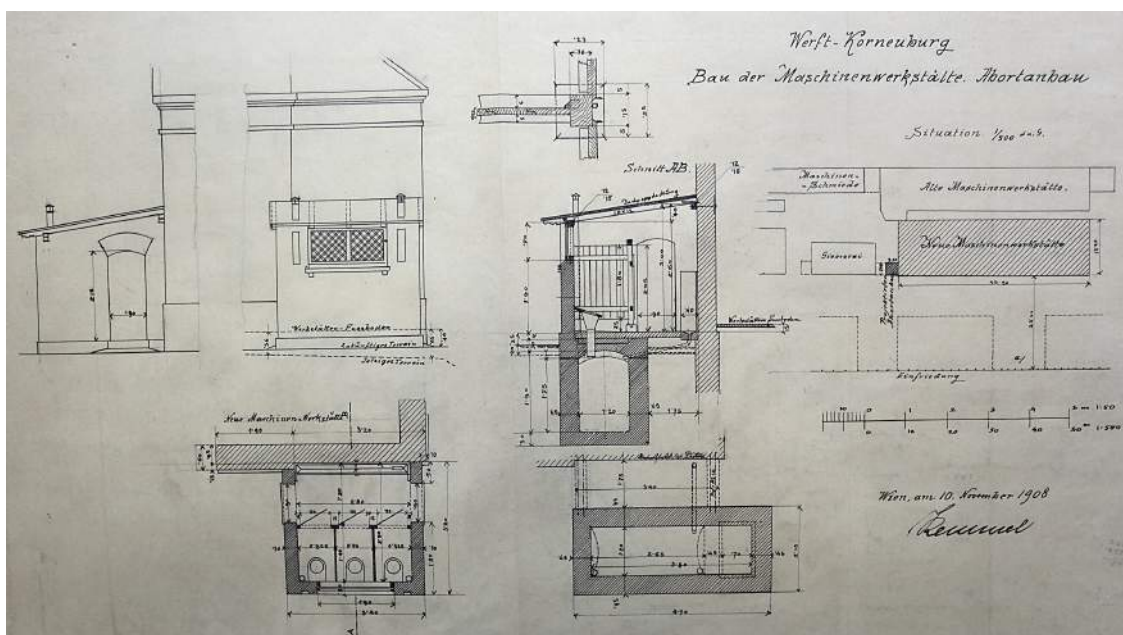


Abbildung 72: Darstellung des projektierten Abortanbaues im Jahr 1908

Der Querschnitt durch den Zubau zeigt, dass die Außenwände in Ziegelmauerwerk ausgeführt werden und von einer Pulldachkonstruktion mit Dachpappendeckung

¹⁷⁶ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg. Bau der Maschinenwerkstätte. Abortanbau“, 10.11.1908

überdacht werden. Für die Sparren kommen Holzträger in der Dimension 10/12 cm zum Einsatz, die an den Enden kunstvoll geschnitten sind. Durch die Dachhaut wird die Entlüftung des Kanalstranges geführt.

Zwei Ansichten stellen die Stirn- wie auch die Längsseite des Abortes dar. In Anlehnung an die Fensteröffnungen am Bestandsobjekt werden die Türen mit kreissegmentförmigen Überlagern ausgebildet. Das Fenster an der Stirnseite hingegen ist rechteckig und mit einem Gittergeflecht ausgefüllt.

Ob dieser geplante Abortanbau tatsächlich auch zur Ausführung kam ist nicht hinlänglich geklärt. Es erscheint durchaus realistisch, dass der Abort nie gebaut wurde, da er auf dem Lageplan von 1913 schon nicht mehr zu sehen ist.¹⁷⁷

Definitiv nicht zur Umsetzung kamen Absichten, die eine bauliche Schließung der Lücke zwischen Maschinenschmiede und Maschinenwerkstätte zum Ziel hatten und gleichbedeutend mit dem Abbruch der Gießerei mit der Objektnummer 5 gewesen wären.¹⁷⁸ Diese Absichten sind auf einem Lageplan von Dezember 1913 dokumentiert.¹⁷⁹

Ein für Objekt 55 wesentlicher baulicher Eingriff wird auf einem Plan von Oktober 1931 dargestellt. Inhalt des Planes ist die Verlängerung der Maschinenwerkstätte ohne die äußere Gestalt des Gebäudes in seiner Erscheinung zu beeinträchtigen.¹⁸⁰ Um dies zu gewährleisten wird eine stirnseitige Außenwand entfernt und das Gebäude im bestehenden Konstruktionsraster insgesamt um drei Achsen erweitert. Die Außenwände sowie die Fensteröffnungen und Sturzausbildungen werden analog zur bestehenden Substanz neu hergestellt. Die Verlängerung des Gebäudes um insgesamt 15 m umfasst also drei Achsen im Konstruktionsraster und somit sechs Fensterachsen. Der „Plan zu einem Kanzleianbau an die Maschinenwerkstätte“ ist auf April 1935 datiert und zeigt im Maßstab 1:100 einen stirnseitigen Zubau in südöstlicher Richtung. Die Gesamtmaße des geplanten Zubaus betragen 4,4 m x 13,4 m was zur Folge hat, dass der Zubau geringfügig schmaler als der Bestandsbau ist, sich optisch aber trotzdem von diesem absetzt.

¹⁷⁷ Markus SAX, Ehemalige DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, S. 17

¹⁷⁸ Markus SAX, Ehemalige DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, S. 19

¹⁷⁹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerfte-Korneuburg.“, Dezember 1913

¹⁸⁰ Markus SAX, Ehemalige DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, S. 21

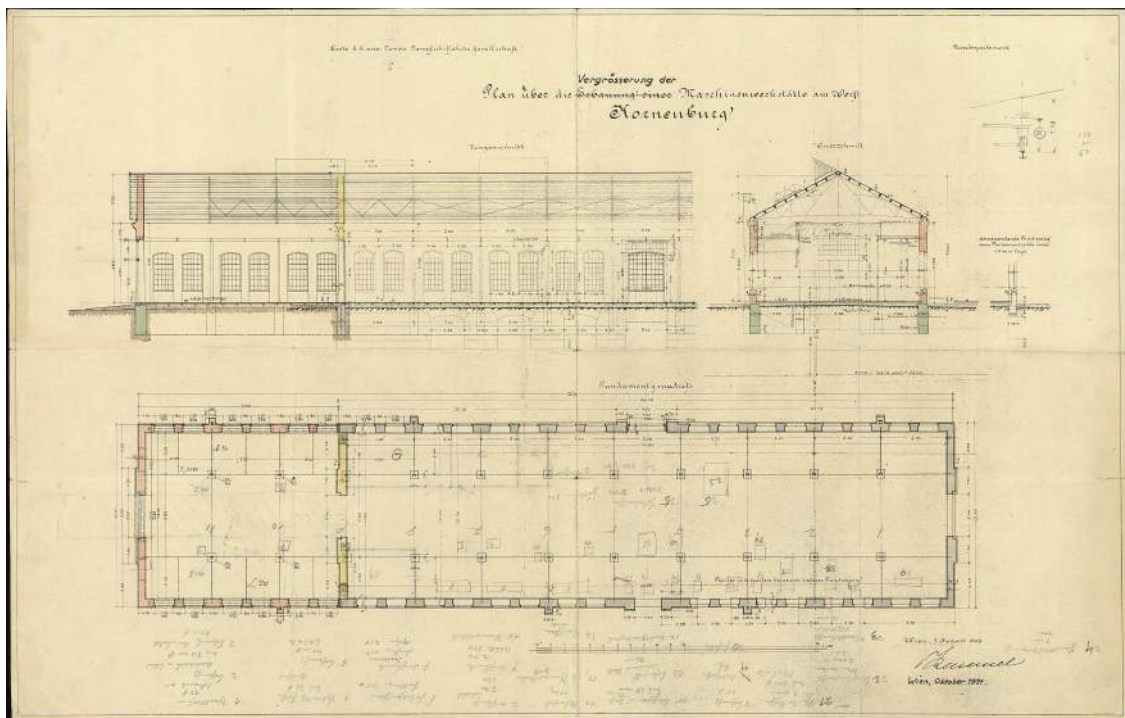


Abbildung 73: Vergrößerung von Objekt 55 im Jahr 1931

Der bestehende Zugang in der stirnseitigen Außenwand wird bis auf eine Aussparung für eine neue Tür zugemauert. Neu geschaffen werden laut Plan also drei Räume und ein Windfang, in den man von einem gedeckten Eingangsbereich im Außenraum gelangt. Aus der vereinfacht dargestellten Fassadenansicht wird deutlich, dass man beim Zubau auf die kreissegmentförmigen Überlager verzichtet und dass ein Walmdach mit Hängerrinnen zur Ausführung kommen soll. Auf die strenge Symmetrie und auf vertikale Fassadengliederungselemente wird gänzlich verzichtet.

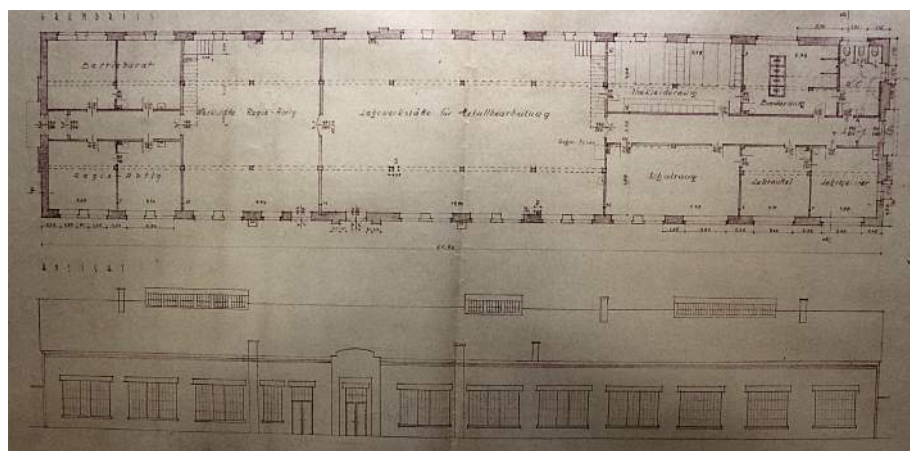


Abbildung 74: Nicht realisierte Umfunktionierung von Objekt 55 zu einer Lehrwerkstätte, vermtl. 1942

Im Jahr 1940 verliert Objekt 55 seine Funktion als Maschinenwerkstätte, da diese zuvor in das Objekt 96 übersiedelt wurde. Fortan wird Objekt 55 als Bauschlosserei genutzt und es entstehen laut Pacher bereits im Jahr 1942 Pläne¹⁸¹ für eine erneute Umnutzung, dieses mal zu einer Lehrwerkstätte. Es wird beabsichtigt Objekt 55 kleinteiliger zu strukturieren um dem vielfältigeren Raumprogramm Rechnung zu tragen. Demzufolge plant man im Anschluss an die zentrale Lehrwerkstätte einen Umkleide- und Baderaum, WC-Anlagen, einen Schulungsraum sowie einen für Lehrmittel und einen weiteren für den Lehrmeister. Am anderen Ende des Gebäudes plant man die Einrichtung einer Regieabteilung samt Werkstätte sowie zwei Zimmer für den Betriebsrat.

Dieses nicht realisierte Umbauvorhaben wäre auch an der Fassade in Erscheinung getreten, da sämtliche Fensteröffnungen verbreitert und die kreissegmentförmigen Überlager durch gerade ersetzt werden sollen.

Obwohl laut Pacher der zuvor beschriebene Umbau nicht stattgefunden hat, findet man die verbreiterten Fensteröffnungen in einem Umbauplan¹⁸² vom 17. November 1959 im nordwestlichen Bereich des Gebäudes wieder. Wann dieser Eingriff an den letzten sechs Fensterachsen im Sinne eines Umbaus zu drei breiteren Fenstern stattgefunden hat ist nicht hinlänglich geklärt. In diesem Plan werden lediglich kleinere Umbaumaßnahmen dargestellt, die den Einbau von Zwischenwänden zur Schaffung von Räumen für die Elektroschweißer und die Werkzeugausgabe betreffen. Eine kleine Änderung gibt es auch im Kanzleizubau, in welchem der mittige Gang bis zur Giebelwand des ursprünglichen Baus durchgezogen und ein weiteres separates Büro geschaffen wird. Die hier dargestellte räumliche Organisation im Grundriss stimmt mit den Darstellungen auf dem Maschinenplan¹⁸³ aus den Jahren 1961/1966/1968 überein. Aus dem Querschnitt durch das Gebäude lassen sich keine Veränderungen am Objekt festmachen.

Für den Zeitraum zwischen 1961 bis zur Schließung der Werft und der danach stattfindenden Nutzung des Objekts als Lagerhalle sind keine weiteren Bauaktivitäten bekannt oder dokumentiert. Mit der geplanten Umfunktionierung von Objekt 55 zu einer Veranstaltungshalle werden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen unumgänglich.

¹⁸¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg, Umbau der Werksätte in eine Lehrwerkstätte.“, vermutlich 1942

¹⁸² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg, Objekt 55“, 17.11.1959

¹⁸³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Maschinen-Plan Geb. 55“, 13.11.1961/15.11.1966/28.12.1967

Die dafür notwendige Einreichplanung¹⁸⁴ wird vom „Immofonds Korneuburg“ bei Architekt Albert Fürth in Auftrag gegeben. Dieser fertigt eine auf den 17. September 2001 datierte Einreichplanung an, die den „Umbau Block 55 u. 5 in eine Veranstaltungshalle“ zum Gegenstand hat. Wie der Titel bereits besagt, ist Objekt 5 zu diesem Zeitpunkt noch existent und auch Teil des neuen Entwurfes. Auch der Kanzleianbau aus den 1930er Jahren ist noch vorhanden und wird ebenfalls in die Planung miteinbezogen.

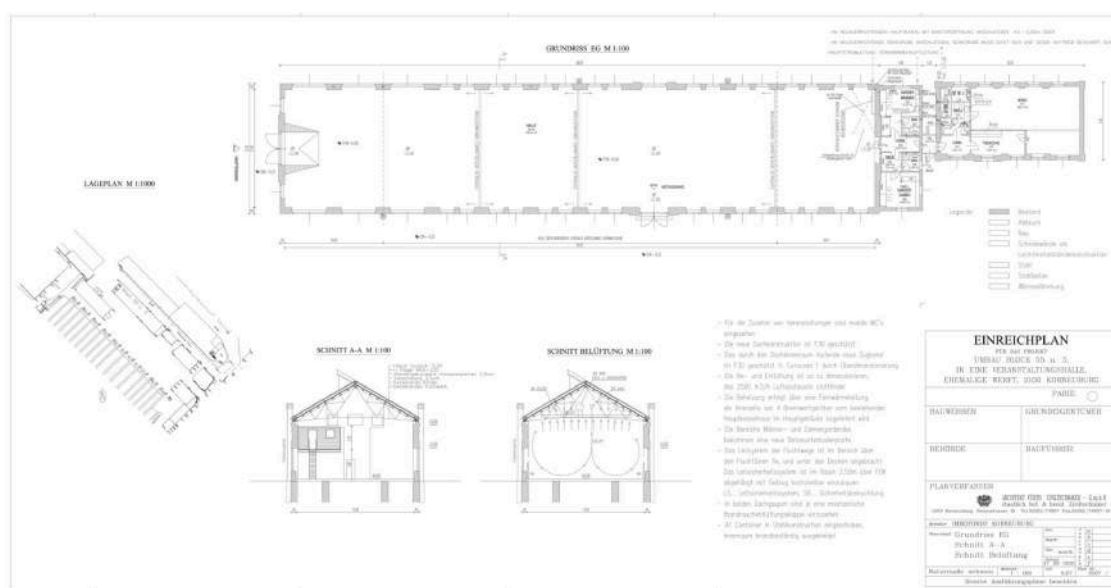


Abbildung 75: Einreichplanung von Architekt Fürth aus dem Jahr 2001

Bis zum Jahr 2001 stehen Objekt 5 und 55 nur durch einen 1,35 m breiten Durchgang voneinander getrennt nebeneinander. Architekt Fürth positioniert in diesem schmalen Zwischenraum eine Glasbox, die als Nebeneingang und Windfang die Verbindung zwischen den beiden Objekten herstellt. Nach rechts führt dieser Windfang in das Objekt 5, wo ein Vorraum, eine Diele, zwei WCs sowie die Teeküche und ein großes Büro untergebracht werden. Erschlossen wird die ehemalige Gießerei ausschließlich über den neuen Windfang, weitere Zugänge gibt es nicht. Geht man im Windfang nach links, so gelangt man in den Kanzleianbau aus dem Jahr 1935, wo links und rechts vom Vorraum für Männer und Damen jeweils getrennte Garderoben mit Diele und Bad eingerichtet werden. Geradeaus weiter führt dieser Vorraum durch die ursprüngliche Öffnung in der stirnseitigen Fassade in den Hauptraum des Objektes 55, der fortan als

¹⁸⁴ Architekt Fürth ZT GmbH, „Einreichplan für das Projekt Umbau Block 55 u. 5 in eine Veranstaltungshalle. Ehemalige Werft, 2100 Korneuburg“, 17.9.2001

Veranstaltungsraum genutzt werden soll. Der Haupt- beziehungsweise Besuchereingang liegt demnach an der gegenüberliegenden Stirnseite ebenfalls in der bereits vorhandenen Wandöffnung wo eine Rampe den barrierefreien Zugang gewährleisten soll. Ein weiterer als Fluchtweg konzipierter Ausgang befindet sich in der hafenseitigen Längsfassade von Objekt 55. Um flexibel auf die Größe der Veranstaltungen reagieren zu können entscheidet man sich für ein stufenlos verstellbares Vorhangsystem, das in Längsrichtung beliebig hin- und hergeschoben werden kann.

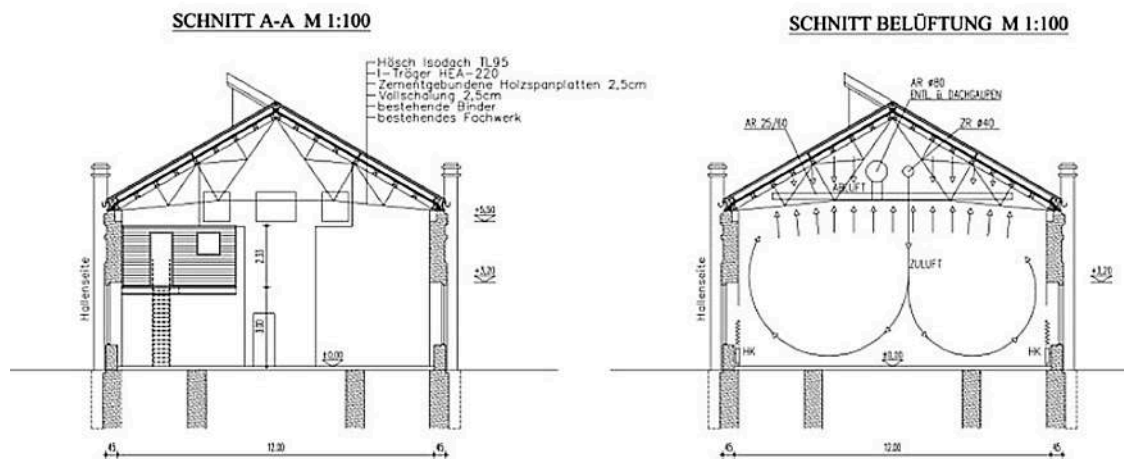


Abbildung 76: Systemschnitte durch die neue Veranstaltungshalle

Schnitt A-A gibt Auskunft über den neuen Schichtaufbau des zu sanierenden Daches an Objekt 55, das sich aus dem bestehenden Fachwerk, den bestehenden Bindern, einer Vollschalung mit einer Schichtstärke von 2,5 cm, zementgebundenen Holzspanplatten mit 2,5 cm, I-Trägern in Dimension HEA-220 sowie einem „Hösch Isodach TL95“ aufbaut. Zudem ist die geplante Galerie an der südöstlichen Stirnseite des großen Veranstaltungssaales zu sehen. In einem weiteren Schnitt wird das Belüftungs- und Beheizungskonzept für die Veranstaltungshalle mit den ausschlaggebenden Luftströmen visualisiert.¹⁸⁵ Beheizt wird die Halle mittels Radiatoren, die im Bereich der Fenster angeordnet werden. Die Verrohrung für Zu- und Abluft wird im Bereich des Stahlfachwerks in Längsrichtung geführt um die Abluft über die sanierten Dachgauben ins Freie abzuführen.

¹⁸⁵ Markus SAX, Ehemalige DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, S. 36

Auf einem zweiten Planblatt von Architekt Albert Fürth¹⁸⁶ werden die beabsichtigten Maßnahmen am Objekt vertieft dargestellt. Der „Schnitt Neue Konstruktion“ zeigt, dass im Bereich des Stahlfachwerks zusätzliche Zugbänder eingebaut und seitlich an der bestehenden Konstruktion vorbeigeführt werden. Diese führen durch Aufnahme der horizontalen Kräfte eine Stabilisierung des Tragwerks herbei. Wie aus dem Traufendetail zu erkennen ist werden diese Zugelemente in Form von Gewindestangen ausgeführt und mit den Stahlkonstruktionen im Traufbereich verschraubt. Es besteht also eine kraftschlüssige Verbindung mit dem Mauerwerk.

Die technische Einrichtung des Saales wird in einem weiteren Schnitt schematisch dargestellt und behandelt die Themen Lichttechnik sowie die stufenlos verschiebbaren Vorhangkonstruktionen. Dem Plan zufolge werden über die Breite der Halle Träger gespannt, die mit den Installationen und Beleuchtungskörpern bestückt werden können.

Tatsächlich zur Umsetzung kamen schlussendlich nicht alle Teile des bei der Behörde eingereichten Projektes. Definitiv umgesetzt wurde die Sanierung des Daches am Objekt 55 um die Anforderungen an den Brandschutz zu erreichen sowie um eine zeitgemäße bauphysikalische Qualität zu erreichen. Durch den im November 2003 vollzogenen Abbruch des Kanzleizubaues aus dem Jahr 1935 sowie von Objekt 5 konnten die angedachten Räumlichkeiten sowie die bauliche Verbindung zwischen Objekt 5 und 55 nicht realisiert werden.¹⁸⁷ Die Außenwände blieben im Zuge des Umbaues in ihrer ursprünglichen Gestalt erhalten. Bis auf die äußersten drei Fensterachsen, die mit einem horizontalen Überlager gebaut sind, dürften alle Fensterkonstruktionen samt Überlager als Originale aus dem Jahr 1908 überdauert haben. Allenfalls erwähnenswert ist, dass die Planung wie auch der Umbau noch vor der denkmalpflegerischen Unterschutzstellung des Objektes im Jahr 2004 stattgefunden hat, Architekt Fürth jedoch den Wert des Objektes erkannt und daraufhin die Fassade sowie das Dach in ihrer Außerscheingung nicht beeinträchtigt hat.

¹⁸⁶ Architekt Fürth ZT GmbH, „Einreichplan für das Projekt Umbau Block 55 u. 5 in eine Veranstaltungshalle. Ehemalige Werft, 2100 Korneuburg“, 17.9.2001

¹⁸⁷ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

ZUSTAND HEUTE

Objekt 55 ist eines der wenigen Objekte am Werftgelände, das nach Schließung der Werft im Zuge einer versuchten Revitalisierungsmaßnahme mit einem größeren baulichen Eingriff konfrontiert war. So existiert die alte Maschinenwerkstätte heute als Veranstaltungshalle, die im Zuge der Sanierungsmaßnahmen bauphysikalisch und brandschutztechnisch ertüchtigt wurde. Der Charakter des Objekts blieb grundsätzlich erhalten, wenngleich in den letzten Jahren Probleme nur provisorisch gelöst wurden. So sieht man beispielsweise eine Vordachkonstruktion an der südöstlichen Stirnseite des Objekts, die in seiner architektonischen Qualität maximal als Notlösung gesehen werden kann. Auch die durch den Abbruch des Kanzleianbaues freigewordenen Wandflächen sind nur provisorisch verputzt und beeinträchtigen das Erscheinungsbild der ehemals repräsentativen Stirnseite des Objekts erheblich.

Objekt 55 steht seit Jänner 2004 per Bescheid unter Denkmalschutz.



Abbildung 77: Halle 55 fotografiert von Jäger-Klein im Jahr 2010

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 55

Das Objekt 55, die Maschinenwerkstätte, basiert laut Originalplänen aus dem Jahr 1908¹⁸⁸ auf einem rechteckigen Grundriss mit Abmessungen von 46 m Länge und 13,6 m

¹⁸⁸ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Plan über die Errichtung einer Maschinenwerkstätte am Werft Korneuburg.“, 7. August 1908

Breite. Ein Satteldach, das von Fachwerksträgern gehalten und von einseitigen Dachreitern geprägt wird, überdeckt das Gebäude. Die Fachwerksträger bleiben im Innenraum sichtbar. Die eingeschossige Längsfassade ist symmetrisch aufgebaut. In der Spiegelachse liegt der Eingang, links und rechts davon befinden sich jeweils acht Fensterachsen. Das Sichtziegelmauerwerk wird durch die Fenster- und Türöffnungen durchbrochen. Durch das leichte Hervorspringen von Fensterbank und segmentkreisförmigem Überlager werden die Fensterachsen plastisch betont. Die Eingangssachse wird mittels Risalith hervorgehoben. Die Fassaden an den Breitseiten sind ebenfalls symmetrisch aufgebaut.

Wiederum springt die Mittelachse mittels Risalith hervor in dem sich ein Eingang, eine Tür mit vier Flügeln und einer darüberliegenden Oberlichte, befindet. Horizontal ist das Risalith in eine Sockelzone und in eine bis zu einem Gesims, das in Traufhöhe liegt, geteilt. Die Seitenflächen der Querfassaden sind horizontal dreigeteilt. Im darüberliegenden Giebelfeld liegt in der Symmetrieachse ein kreisrundes Fenster. Im Giebelfeld springt die Fassade in der Form eines Querschnitts durch das Gebäude hervor.

Die wichtigste Erweiterung des Gebäudes vollzog sich im Jahr 1935, als ein Kanzleibau auf der dem Objekt 5 zugewandten Seite des Objekts errichtet wurde. Wie lange die Kanzlei tatsächlich bestand kann nicht eindeutig gesagt werden, der Zeitraum lässt sich jedoch auf die Jahre zwischen 2001 und 2012 eingrenzen. 2001 erhielt Architekt Albert Fürth den Auftrag den bis dato letzten Umbau zu planen. Durch die Umwidmung in eine Veranstaltungshalle und den Vorgaben bezüglich Brandschutz musste das Dach neu hergestellt werden, die Fachwerkskonstruktion blieb aber erhalten. Das ursprüngliche Erscheinungsbild der Außenwände blieb grundsätzlich erhalten. Der Austausch von Fenstern sowie nachträgliche Türeinbauten wurden von Architekt Fekonia zu einem späteren Zeitpunkt als 2001 durchgeführt.

OBJEKTE 64a + 64b bzw. OBJEKTE 176 + 177

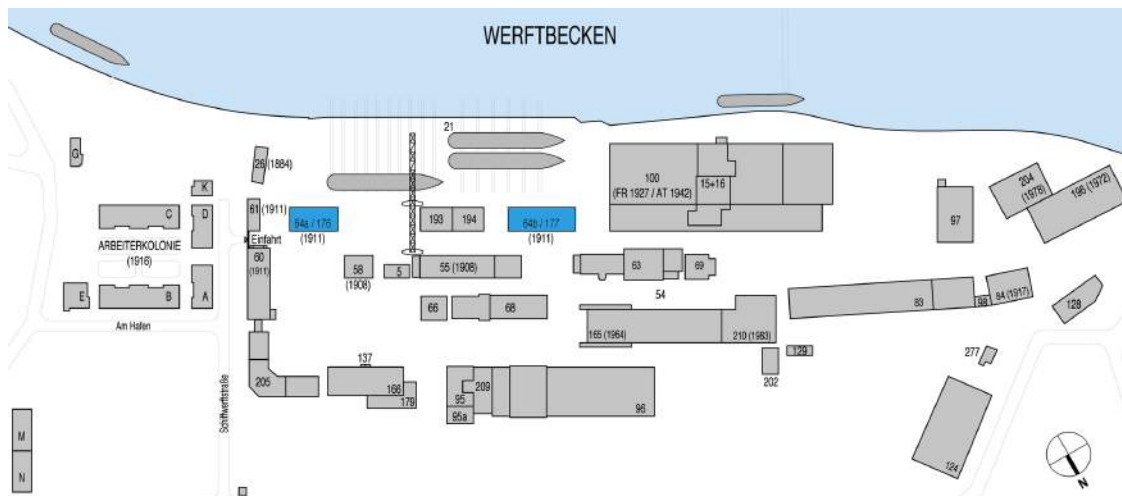


Abbildung 78: Lage der ursprünglich vereinten Objekte 64a und 64b bzw. 176 und 177

PLANUNG

Die ältesten Pläne für die projektierte Schiffsschmiede stammen aus dem November 1911, wo auf zwei Planblättern^{189 + 190} das zu errichtende Objekt in Grundriss, Ansicht und Konstruktionsdetails behandelt wird.

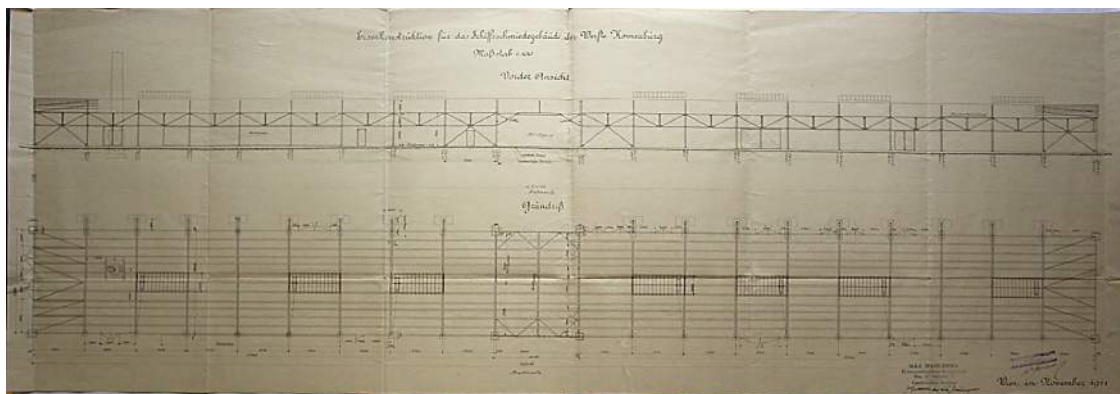


Abbildung 79: Darstellung der Stahlkonstruktion von November 1911

¹⁸⁹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Eisenkonstruktion für das Schiffsschmiedegebäude der Werfte Korneuburg“, Planblatt 1, November 1911

¹⁹⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Eisenkonstruktion für das Schiffsschmiedegebäude der Werfte Korneuburg“, Planblatt 2, November 1911

Da diese Pläne fast ausschließlich die Stahlkonstruktion behandeln und den Stempel von „Max Wahlberg Eisenconstrucions-Werkstätten“ als technisches Büro aus Wien tragen, erscheint es möglich, dass es sich hierbei um Werkpläne handelt, die in einem weiteren Schritt von Othmar Leixner als Leiter des Baudepartments der DDSG freigegeben wurden.



Abbildung 80: Detailpläne der Stahlkonstruktion für das Objekt 64

Auf einem Lageplan¹⁹¹ von Dezember 1912 mit dem Titel „Projekt über die Errichtung der Eisenlagermagazinsverlängerung, eines Öl und Fettdepots u. einer Schiffsschmiede Gebäudes auf der Schiffswerfte Korneuburg“ ist Objekt 64 vom Baudepartment als Gebäudepaar, dessen zugewandte Stirnseiten eine mittige Durchfahrt bilden, zu finden.

Von Othmar Leixner auf den 9. Februar 1912 datiert liegt ein Plan mit dem Titel „Schiffsschmiede Werft Korneuburg - Umfassungs- u. Zwischenwände. - Stromaufwärts gelegener Teil.“ vor, auf welchem neben der inneren Raumorganisation auch der Bezug zum Außenraum über abnehmbare Rahmenelemente in der Außenwand thematisiert wird.¹⁹² Die beiden Gebäude sind gemeinsam etwa 128 m lang und parallel zum Werftbecken sowie den Gebäuden der Maschinenschmiede, Gießerei oder Maschinenwerkstätte ausgerichtet.

¹⁹¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Errichtung der Eisenlagermagazinsverlängerung, eines Öl und Fettdepots u. einer Schiffsschmiede Gebäudes auf der Schiffswerfte Korneuburg“, Dezember 1912

¹⁹² Österreichisches Staatsarchiv: „Schiffsschmiede Werft Korneuburg. - Umfassungs u. Zwischenwände. - Stromaufwärts gelegener Teil.“, 9.2.1912

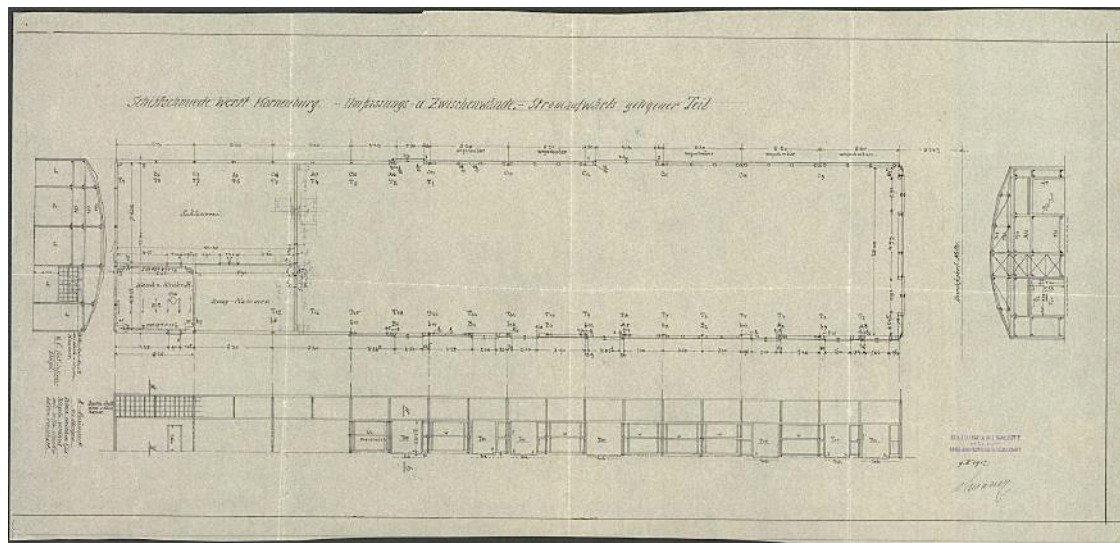


Abbildung 81: Stahlbaupläne für Objekt 64 vom 9.2.1912

Der Grundriss präsentiert sich rechteckig mit einer Gesamtlänge von 62 m und einer Breite von etwas mehr als 13 m. In Längsrichtung besteht das Gebäude aus 11 Konstruktionsachsen und einem Achsmaß von jeweils 6,20 m. An der stromaufwärts gelegenen Stirnseite des Gebäudes werden eine Schlosserei mit 111 m², ein Wasch- und Kleiderraum mit 30 m² und eine Zeugkammer mit 39 m² untergebracht. Die restliche Fläche entfällt auf die eigentliche Nutzung von Objekt 64 als Schiffsschmiede. Die Stützen der Primärkonstruktion werden durch U-Profile aus Stahl gebildet, wobei jeweils 2 U-Profile, die Steg an Steg aneinander stehen, die Auflager für die darüberliegenden Profile bilden. Die Felder, die zwischen den U-Profilen entstehen, werden in Form von Sichtziegelmauerwerk im Läuferverband ausgefacht, wobei die vertikalen Stahlelemente an der Fassade mit eingemauert werden und somit nicht sichtbar bleiben. Sowohl im Grundriss wie auch in der Längsansicht ist zu erkennen, dass sich die Schiffsschmiede großzügig zur Helling, wo die Schiffe später zusammengebaut werden sollten, öffnen kann. Dafür plante man einerseits Tore, die auf in den Boden versenkten Schienen zur Seite geschoben werden können. Zusätzlich sind in der Längsansicht Rahmenkonstruktionen mit dem Vermerk „W=wegnehmbar“ zu finden. Es ist anzunehmen, dass diese Rahmenkonstruktionen gänzlich abnehmbar waren und es somit möglich machten, die Schiffsschmiede über einen Großteil der Gebäudelänge hin zur Helling zu öffnen. In dieser Ansicht ist lediglich eine weitere Öffnung zu finden, dabei handelt es sich um eine Eingangstür in den Wasch- und Kleiderraum, der an der stromaufwärts gelegenen Stirnseite situiert ist. Im Grundriss sind etliche Positionsnummern den tragenden Bauteilen zugeordnet, eine zugehörige Liste mit detaillierten Angaben zur jeweiligen Position ist bislang nicht bekannt.

Die stirnseitige Ansicht präsentiert sich auf diesem Plan sehr reduziert, lediglich eine große Fensteröffnung mit einer Parapethöhe von 2,0 m ist auf dieser Seite vorhanden. Zwei der acht Fensterfelder sind hier mit Ventilationsflügeln ausgestattet, um den dahinterliegenden Wasch- und Kleiderraum belüften zu können. Ansonsten findet man in dieser Ansicht die Tragkonstruktion, die ein symmetrisches fünfachsiges Fassadenbild erzeugen. In mehreren Feldern findet man den Buchstaben „M“, der Ausfachungen mit Ziegelmauerwerk markiert. Leixner merkt auf dem Plan an, dass die übrigen Felder, die zwischen den 5/16 cm Riegeln liegen, mit Holzläden verschalt werden. Das für das gesamte Gebäude charakteristische segmentkreisförmige Tonnendach ist schematisch und mit Dimensionen für die Holzsparren von 5/16 cm dargestellt. Diese Holzsparren liegen auf L-förmigen Stahlprofilen, die mit den Stahlstützen verbunden sind, auf.

Im Gegensatz dazu zeigt sich die zur mittigen Durchfahrt gerichtete Stirnseite in ihrer Ausformulierung etwas dichter. So befinden sich in dieser nicht symmetrischen Fassade zwei Einfahrtstore sowie ein gesamtes vertikales Fassadenfeld, in dem mittels Auskreuzungen die Aussteifung des Tragwerks erfolgt. Im Gegensatz zur gegenüberliegenden Fassade finden sich in dieser Ansicht keine Angaben zu opaken Flächen in Form von Ziegelmauerwerk, deswegen ist davon auszugehen, dass die nicht offenbaren Felder mit einer Holzschalung geschlossen wurden. Es finden sich jedoch wieder dieselben Dimensionen für die Holzträger mit 5/16 cm. Die Durchgangslichte für die beiden Einfahrtstore ist mit einer Breite von 2,91 m sowie einer Höhe von 2,52 m angegeben.

Auf einem weiteren Planblatt¹⁹³ vom 23. Jänner 1912 stellt Leixner die „Dachriegel- und Schiffterausteilung“ der Schiffsschmiede Korneuburg dar. Im Unterschied zum Plan von Dezember 1912 werden auf diesem Plan die Dachkonstruktionen beider Gebäudehälften, die durch eine überdachte Durchfahrt verbunden sind, dargestellt. So liegen in regelmäßigen Abständen Holzriegel in der Dimension 15/18 cm auf zwei nebeneinanderliegenden U-Stahlprofilen mit einer Gesamtbreite von 13,8 cm auf. Lediglich in den stirnseitigen Randfeldern weicht man bei jedem zweiten Riegel von der Dimension 15/18 cm ab, stattdessen verwendet man dort Riegel mit Abmessungen von 20/18 cm. In Abständen von 1-2 Feldern werden im Scheitel der Dachkonstruktion Riegel für den Einbau von Oberlichtern ausgespart. Im Bereich der mittigen Durchfahrt wird grundsätzlich dasselbe Konstruktionssystem weitergeführt, das

¹⁹³ Österreichisches Staatsarchiv: „Schiffsschmiede Korneuburg: Dachriegel- und Schiffterausteilung.“, 23.1.1912

Achsmaß jedoch in diesen beiden Feldern auf 5,142 m reduziert. Im Anschluss an die beiden Gebäudeteile entfallen die U-Profile als Unterstützung für die Holzpfetten. Bezüglich der Schifterausteilung vermerkt Leixner: „Länge der Schifter in der Resche gemessen ca. 2,15 m. Genaue Länge in Natura nehmen.“. Als Schifter bezeichnet man ein kurzes Sparrenstück, das sich mit einem oder beiden Enden gegen einen Grat oder Kehlsparren lehnt.¹⁹⁴ Der Dachüberstand beträgt laut Plan 70 cm.

Anhand einer perspektivischen Skizze¹⁹⁵ eines Konstruktionsdetails wird zudem gezeigt, wie die Holzriegel auf dem L-Profil sowie auf den beiden U-Profilen aufliegen, und wie die Dachriegel aneinander gestoßen werden. Es ist zu erkennen, dass die L-Profile mittels Vernietung an den U-Profilen befestigt sind. Die Verbindung zwischen L-Profil und Holzriegeln wird mittels zweifacher Verschraubung hergestellt, die dafür notwendigen Schrauben werden laut Anmerkung bauseits bereitgestellt.

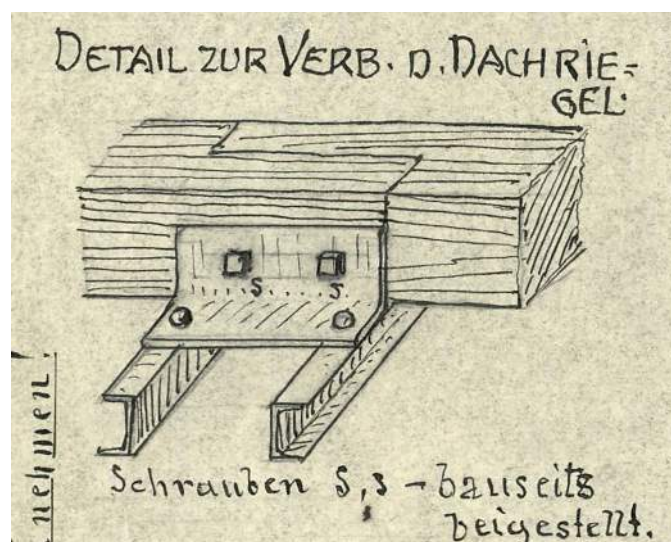


Abbildung 82: Schifterdetail für die Dachkonstruktion der Halle 64

Bereits vor der Anfertigung der Pläne durch Othmar v. Leixner liegt ein Detailplan¹⁹⁶ vom 2. Dezember 1911 vor, der von Max Wahlberg in Wien angefertigt wurde. Leider ist ein Teil der Signatur von Max Wahlberg unleserlich, es handelt sich jedoch um ein „Technisches Bureau“ mit der Anschrift „Wien, II/7. Kaiserplatz 11“. Auf diesem Blatt werden „7 Stück Oberlichten für die Schiffsschmiede in Korneuburg“ in drei Schnitten in den Maßstäben 1:15 und 1:5 dargestellt.

¹⁹⁴ Günther BINDING, Hans KOEPP, Bildwörterbuch der Architektur, S. 416

¹⁹⁵ Österreichisches Staatsarchiv: Planausschnitt - „Schiffsschmiede Korneuburg: Dachriegel- und Schifterausteilung.“, 23.1.1912

¹⁹⁶ Österreichisches Staatsarchiv: „7 Stück Oberlichten für die Schiffsschmiede in Korneuburg.“, 2.12.1911

Schnitt A-B im Maßstab 1:15 versteht sich als Querschnitt durch die satteldachförmige Oberlichtkonstruktion und gibt zudem Aufschluss über die Konstruktion des Dachtragwerks aus Stahl. Es handelt sich hierbei um genietete Fachwerkträger aus Stahl, dessen Obergurte bereits das Gefälle für das Tonnendach ausbilden. Die Höhe des Fachwerks beträgt an der höchsten Stelle, also am Scheitel des Tonnendaches, 160 cm. Diese Detailzeichnung entspricht auch der perspektivischen Skizze von Othmar v. Leixner, der den Anschluss der Dachriegel an die Stahlprofile ebenfalls skizziert. Auf diesen Dachriegeln liegt eine Rauschalung aus Holz, auf welche wiederum die Unterkonstruktion für die Oberlichte in Form eines Holzstaffels aufgesetzt wird. Der hochkantige Holzstaffel wird mit einer Pratze, vermutlich aus Stahl, mit den darunterliegenden Dachriegeln kraftschlüssig verbunden. Oben ist der Holzstaffel beidseitig im rechten Winkel abgeschragt und dient als Unterkonstruktion für einen L-förmigen Stahlrahmen, auf dem die filigranen Sparren in Form von T-Profilen aus Stahl, des Oberlichts aufliegen. Die Firstpfette ist wiederum als L-Profil ausgebildet. Angaben zum Glas sind nicht zu finden. Der Anschluss der Oberlichte an das Tonnendach wird mit einem Holzkeil, über den ein Zinkblechstreifen hochgezogen und mit einem Falz an das Oberlicht angeschlossen wird, hergestellt. Der Blechhochzug überlappt mit der Dachabdichtung, die in diesem Plan jedoch nicht näher beschrieben wird.

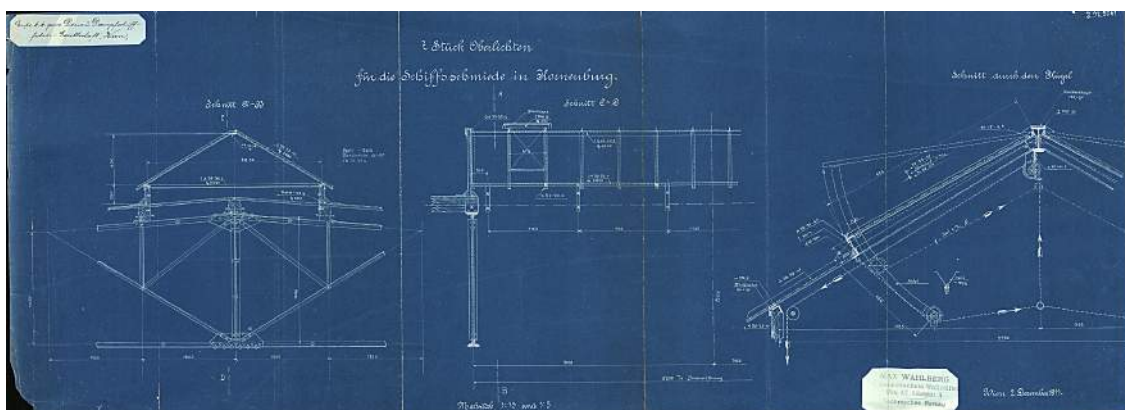


Abbildung 83: Oberlichtdetails von Fa. Max Wahlberg, 2.12.1911

Schnitt C-D im Maßstab 1:15 zeigt das Oberlicht im Längsschnitt und behandelt vor allem den Anschluss der Giebelfläche des Oberlichts und dessen Anschluss an die reguläre Dachkonstruktion. Bei der angesprochenen Giebelfläche handelt es sich um eine Holzschalung, die zwischen zwei Holzkeile eingespannt auf der Rauschalung des Daches aufliegt. Analog zum Fensteranschluss im Querschnitt wird der Anschluss wiederum über den Hochzug eines Bleches hergestellt. Ein gefalztes Blech schließt die

dreiecksförmige Giebelfläche ab und verhindert das Eindringen von Wasser in das Innere des Gebäudes. Die zuvor erwähnten Prätzen, die den Holzstaffel mit den Dachriegeln verbinden werden in einem regelmäßigen Abstand von 116 cm angebracht. In den Feldern, die einen öffenbaren Klappflügel beherbergen, bilden Zinkkappen den oberen Abschluss der Oberlichtkonstruktion. Ein Oberlicht besteht aus insgesamt 13 Feldern, wobei im zweiten sowie vorletzten Feld die Klappflügel angebracht werden.

Abschließend geht Planer Max Wahlberg im „Schnitt durch den Flügel“ im Maßstab 1:5 noch detaillierter auf die öffenbaren Klappflügel und dessen Öffnungsmechanismus ein. Der Plan veranschaulicht, wie über eine Seilzugkonstruktion das Fenster vom Boden der Schiffsschmiede aus geöffnet und wieder geschlossen werden kann, und wie die Klappfenster in das Oberlicht eingebaut sind.

Anhand dieser drei Detaildarstellungen kann auch die Gesamtgröße eines Oberlichts ausgemacht werden, diese beträgt 580 cm x 225 cm.

Ein Lageplan von September 1913 zeigt Objekt 64/Schiffsschmiede bereits als gebauten Bestand in Form der projektierten zwei gleich großen Gebäudeteilen. Dieser Plan stellt durch zwei Linien die beiden Objekte gewissermaßen miteinander verbunden dar, während ein Plan vom Dezember 1913 die Schiffbauhalle wieder als zwei gänzlich voneinander getrennte Einheiten zeigt. Dasselbe Bild zeigt ein weiterer Lageplan aus dem Jahr 1917, ein Jahr später wird Objekt 64 jedoch wieder als verbundene Einheit dargestellt. Aufschluss gibt schließlich ein Luftbild aus dem Jahr 1925, welches bezeugt, dass es definitiv eine Verbindung der beiden Gebäude gegeben hat.

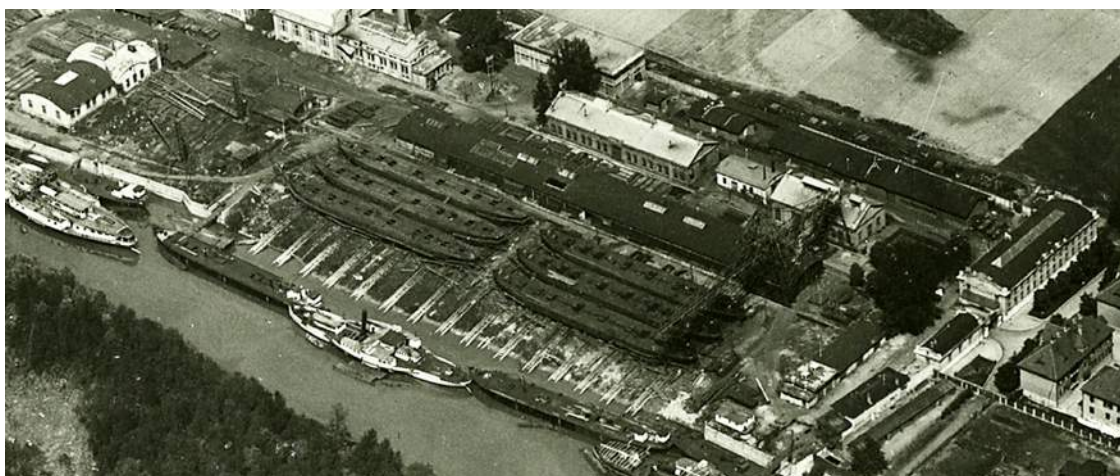


Abbildung 84: Luftbild von 1925 aus dem Nachlass von Alexander Popp im Museum Nordico Linz

Wie dieser Bereich im Detail ausgesehen hat ist nicht hinlänglich geklärt. Da das Tonnendach über die gesamte Länge ohne Unterbrechung durchläuft ist davon auszugehen, dass es sich hierbei zumindest um eine überdachte Durchfahrt handelte, wie sie auch aus dem Entwurfsplan vom 23. Jänner 1912 hervorgeht.

UMBAUTEN

Während des Zweiten Weltkrieges findet die erste planlich dokumentierte bauliche Veränderung an Objekt 64 statt. Der Plan¹⁹⁷ verdeutlicht jedoch nicht, an welcher genauen Stelle des Gebäudes dieser Eingriff in das Bestandsgebäude stattfinden soll. Neben dem Einbau von Zwischenwänden betrifft dieser Umbau hauptsächlich die Installation neuer Maschinen und Geräte. Im Plan vermerkt sind eine Werkbank, eine Schmiedeesse, zwei Amboße, ein Federhammer sowie einen Schweißstisch. Durch den ab 1941 stattfindenden Bau der neuen Schiffsbauhalle¹⁹⁸ als Objekt 100 verliert Objekt 64 aber nach und nach seine ursprüngliche Funktion als Schiffsschmiede, was bereits ein Jahr später planlich festgehalten wird.

Datiert auf den 9. März 1944 liegt ein Plan¹⁹⁹ für den „Umbau der derzeitigen Schmiede und Werkzeugmacherei im Gebäude 64 in eine Spenglerei und Rohrmacherei.“ vor. Aus diesem Rot-Gelb-Plan wird ersichtlich, wie durch den Einbau von neuen Zwischenwänden zwei separate Räume für die Spenglerei und die Rohrmacherei geschaffen werden. Diese werden durch zwei kleinere Räume voneinander abgetrennt, in welchen einerseits der Werkstättenmeister ein eigenes Zimmer erhält, im anderen befindet sich die Härter, das Lager sowie die Ausgießerei. Im Bereich dieser Räume werden Öffnungen in die Außenwand eingefügt.

Die an der Außenwand liegenden Anbauten werden abgebrochen. Des weiteren liegen an der nordwestlichen Stirnseite des Objekts drei Büroräume, die über einen durchgesteckten Vorraum mit der Rohrmacherei verbunden werden. Diese

¹⁹⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Gebäude 64. Schmiede.“, 16.10.1943

¹⁹⁸ STADLER, Gerhard, Das industrielle Erbe Niederösterreichs, S. 402

¹⁹⁹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg, Umbau der derzeitigen Schmiede in eine Werkzeugmacherei im Gebäude 64 in eine Spenglerei und Rohrmacherei.“, 9.3.1944

Büroräumlichkeiten waren der großen Schiffsbauhalle mit der Objekt Nummer 100 zugeordnet.²⁰⁰

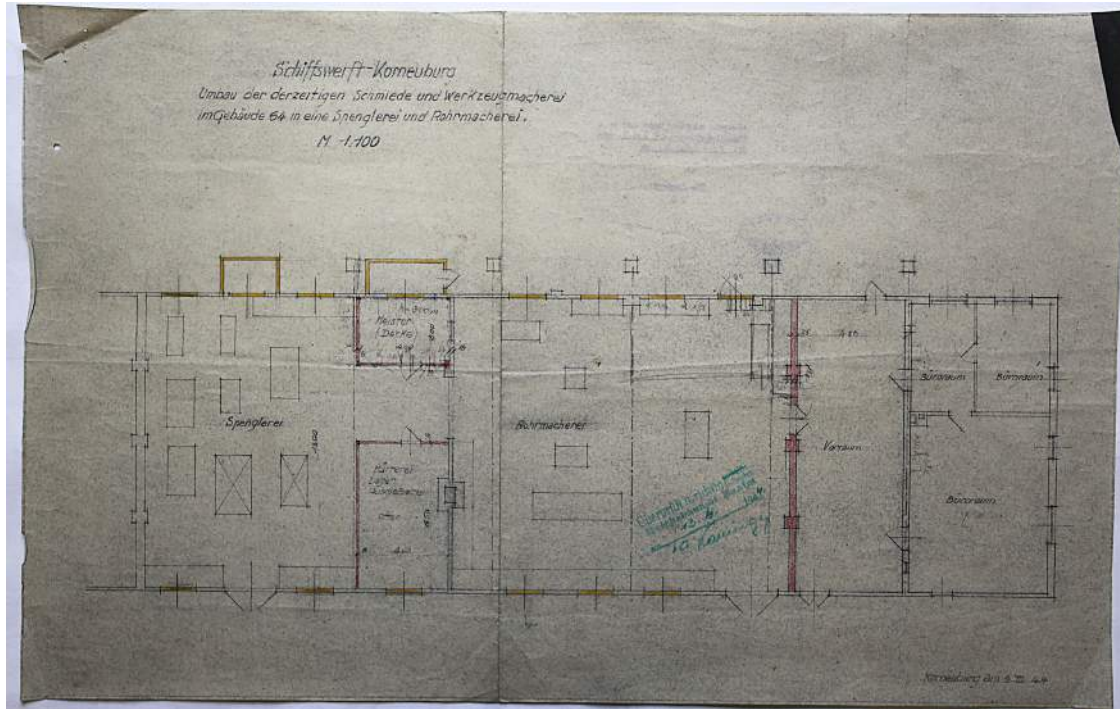


Abbildung 85: Umbauplan zu einer Spenglerei und Rohrmacherei; 9.3.1944

Ein weiterer Umbauplan²⁰¹ trägt das Plandatum 28. Oktober 1944 und beschreibt die vorgesehenen Maßnahmen an der südöstlichen Stirnseite des Objekts, wo sich zumindest ab 1942 die Lehrwerkstätte befand.²⁰² Um eine bessere Belichtung der Räume zu gewährleisten werden sowohl an den Längsfassaden wie auch an der Stirnseite neue Fensteröffnungen geplant.²⁰³

Betreten wird die Lehrwerkstätte demnach durch eine Doppelflügeltür samt anschließendem Windfang in der landseitigen Fassade. Die Ausbildungswerkstätte wird mit Drehbänken Fräs- und Hobelmaschinen ausgestattet, für welche im Plan die Maschinenfundamente eingezeichnet sind. Zudem liegen an der hafenseitigen Außenwand Werkbänke für die auszubildenden Lehrlinge. Eingegliedert in die Lehrwerkstätte sind in Form von zwei weiteren Räumen eine Kanzlei sowie eine

²⁰⁰ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

²⁰¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Werfte Korneuburg, Lehrwerkstätte Maschinenfundamente“, 28.10.1944

²⁰² aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

²⁰³ CLARK, Alexis Antolak, Bauhistorische Dokumentation der Objekte 176 und 177 auf dem Werftgelände Korneuburg, S. 8

Werkzeugausgabe. Als separater Raum existiert ein durchgesteckter Raum in dem eine Esse steht, dessen Kamin in der Ansicht sichtbar wird. Dieser Raum wird ebenfalls von der Landseite her kommend über ein doppelflügeliges Tor erschlossen.

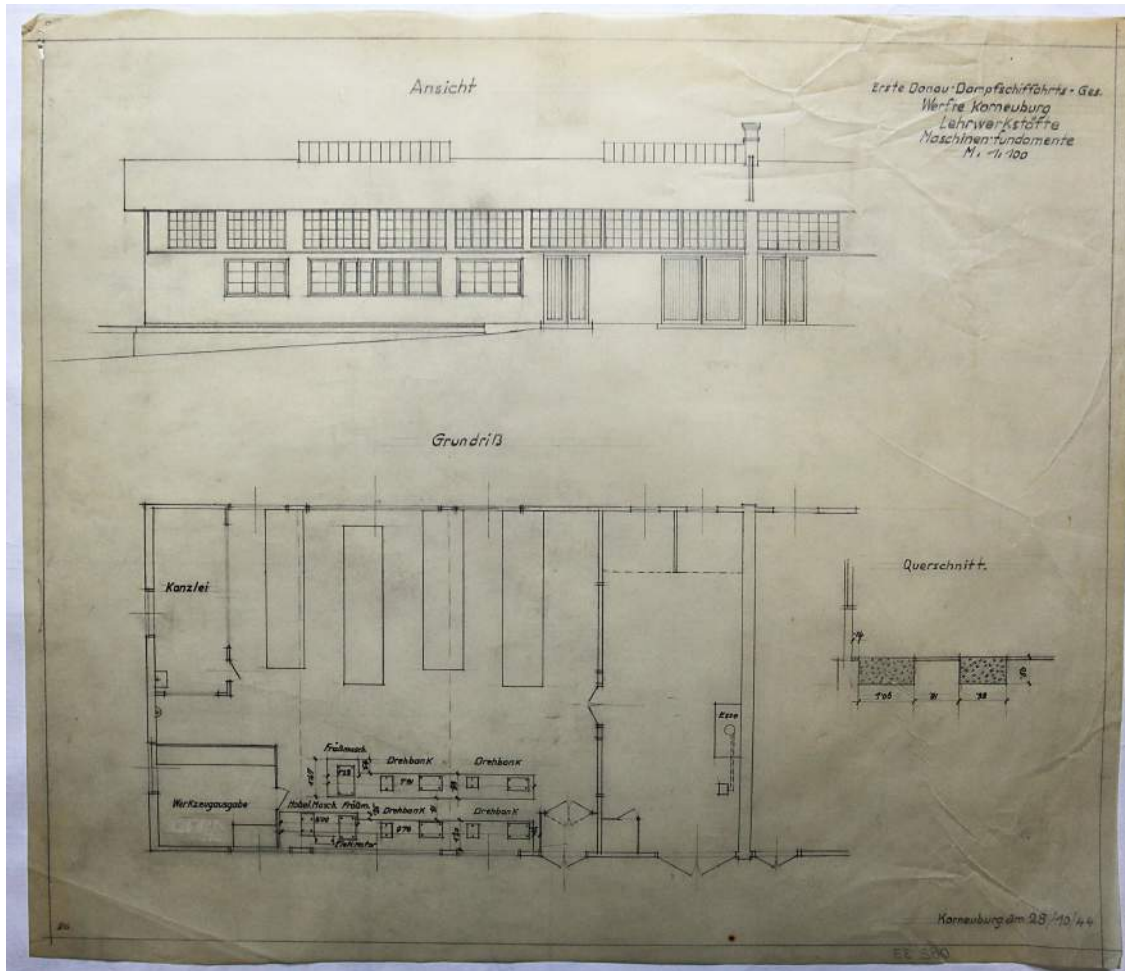


Abbildung 86: Im Oktober 1944 wird Objekt 64 zu einer Lehrwerkstätte umfunktioniert

Entscheidend verändert wird das Erscheinungsbild der ehemaligen Schiffsschmiede durch den Abbruch großer Teile im mittleren Bereich des Gebäudes, sodass nur mehr die beiden Gebäudeenden mit einem großen Zwischenraum stehen bleiben. Wann genau dieser Abbruch stattgefunden hat ist nicht gänzlich geklärt, auf dem Lageplan²⁰⁴ von 1948 sind die zwei einzelnen Objekte bereits ersichtlich. Laut Schätzung von Otto Pacher dürfte der Abbruch in den Jahren 1942/43 erfolgt sein.

²⁰⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Lageplan, 6.4.1948

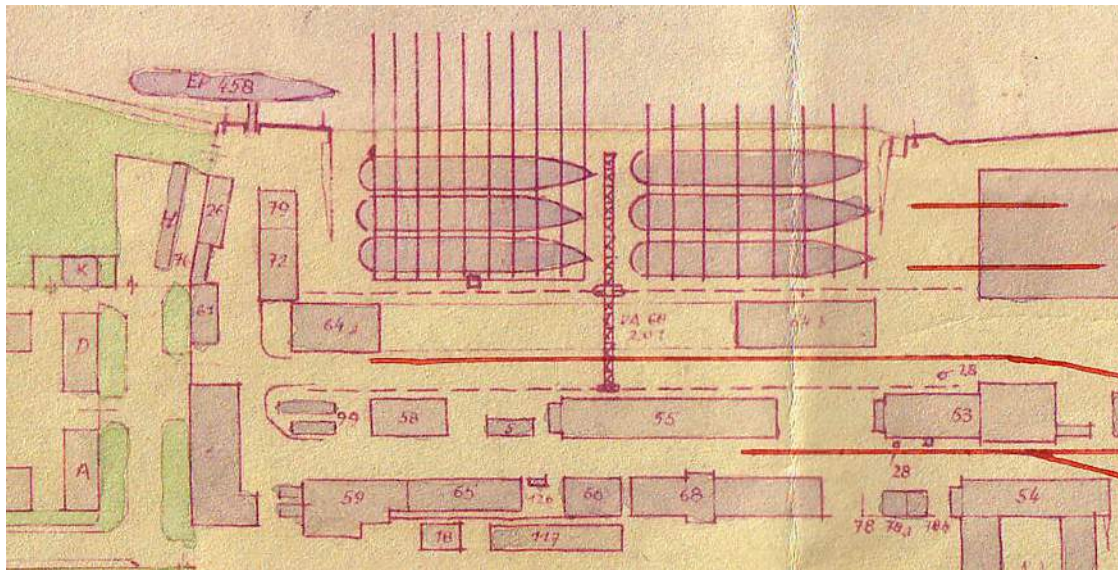


Abbildung 87: Darstellung als getrennte Objekte 64a und 64b auf dem Lageplan von 1948

Weiters existiert ein Plan, dessen ursprüngliches Plandatum 11. März 1947 durchgestrichen ist und das letztgültige Datum nicht mehr gänzlich erkennbar ist. Lesbar ist „27.V.5“, was darauf schließen lässt, dass der auf diesem Planblatt dargestellte Umbau des Werkstätten- und Kanzleigebäudes als Objekt 64b in den 1950er Jahren stattgefunden hat. Demnach bleiben die drei Büros an der Richtung Halle 100 orientierten Stirnseite erhalten, eines davon wird dezidiert als „Büro Schiffbau“ gekennzeichnet. Der Durchgang bleibt ebenfalls bestehen, jedoch wird ein zusätzlicher Raum durch den Bau von Zwischenwänden geschaffen. Zusätzlich ist in diesem Durchgangsraum eine zweiläufige Treppe zu sehen dessen Funktion aus dem vorliegenden Plan nicht ablesbar ist, da sich weder im Schnitt noch in der Ansicht eine Erklärung findet. Ein Plan des vermeintlichen Obergeschoßes ist ebenfalls nicht vorhanden.

Die Nutzung des Obergeschoßes von Objekt 64b erklärt sich jedoch aus der Beilage zum Werkspañ aus dem Jahr 1951, in der das nunmehrige Werkstätten- und Kanzleigebäude schematisch im Maßstab 1:500 dargestellt wird. Demnach ist das Obergeschoß über die Fläche des Vorraumes sowie der Büroräume im Erdgeschoß ausgebaut und beherbergt ein Magazin mit einer Fläche von 148 m². Die Büros im Erdgeschoß bleiben wie der durchgesteckte Raum daneben bestehen, letzterer ist aber als Kontrolluhrenraum gekennzeichnet. Daneben liegt die Werkstätte für die „Werkzeugmacher Schiffbau“ mit einer Fläche von 195 m² sowie die „Schmiede Bauschlosser“ mit einer Fläche von 163 m². An der hafenseitigen Längsfassade wird wieder ein Anbau errichtet, der hier als Motorenraum für die Schmiede bezeichnet wird.

Ebenfalls in der Beilage zum Werkspass von 1951 dokumentiert ist die Entwicklung von Gebäude 64a, das von nun an als „Gebäude für Lastautogaragierung“ geführt wird. Ein Zimmer steht den Chauffeuren als Unterkunft zur Verfügung, die restlichen Flächen entfallen auf die Nutzung als Garage. Ein Umbau der Garage findet bereits wenige Jahre später statt und ist auf einem Plan vom 23. April 1954 dokumentiert. Bezeichnet wird Gebäude 64a auf diesem Plan als „Provisorische Garage“. Die Unterkunft der Chauffeure wird in zwei kleinere Räume aufgeteilt, die fortan als Büro und Garderobe genutzt werden. Weiters werden auf der gegenüberliegenden Seite Zwischenwände errichtet um eine kleine Werkstatt räumlich von der Garage abzutrennen. Im Jahr 1959 wird an der nordwestlichen Stirnseite des Gebäudes eine Einfahrt samt Tor errichtet.

Der letzte für das Gebäude 64b vorliegende Umbauplan stammt vom 29. Dezember 1959 und zeigt, dass die Spenglerei die Flächen der vormaligen Büros einnimmt. Der Durchgang ist aufgrund des Einbaus von WC-Anlagen sowie eines Büroraumes nicht mehr durchgesteckt. Hinter den WCs und dem kleinen Büro liegt ein Raum an der hafenseitigen Fassade dessen geplante Nutzung nicht bekannt ist. Die restlichen Fläche wird, aufgeteilt in zwei in etwa gleich große Räume, von nun an für den Werkzeugbau genutzt. Im rechten der beiden Werkstättenräume wird ein neuer Ofen eingebaut dessen Schornstein in der Fassadenansicht ebenfalls dargestellt wird. Veränderungen in der Fassade finden in Form von zusätzlichen beziehungsweise wieder verschlossenen Öffnungen statt. Der aus der hafenseitigen Fassade hervortretende Anbau ist auf diesem Plan nicht mehr vorhanden.

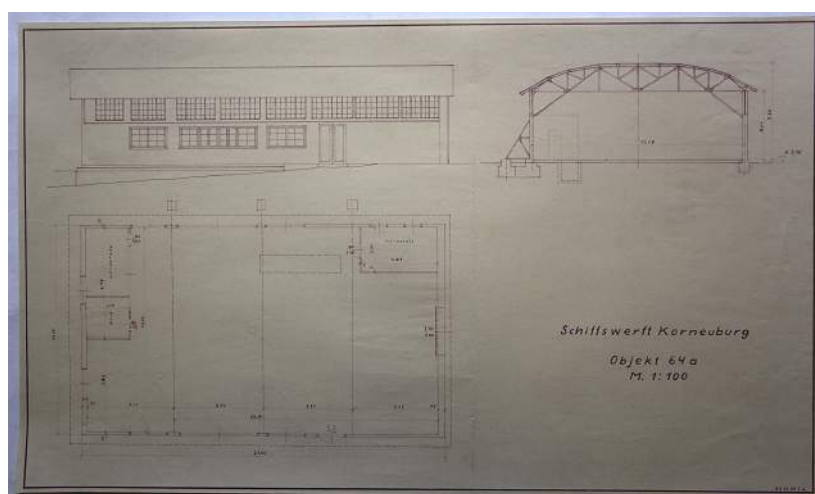


Abbildung 88: Umbauplan der Spenglerei im Jahr 1959

ZUSTAND HEUTE

Die Objekte 64a und 64b haben über die Schließung der Werft im Jahr 1993 hinaus bis heute überdauert und entsprechen größtenteils dem Zustand, den Gerhard Stadler im Jahr 1991 fotografisch festgehalten hat.

Wie aus der Fotodokumentation von Jäger-Klein aus dem Jahr 2010 ersichtlich ist, wird Objekt 64a als Lagerhalle genutzt. Es ist auch zu erkennen, dass der Charakter des Innenraums mit der sichtbaren Stahlkonstruktion erhalten geblieben ist.



Abbildung 89: Nordostseite von Objekt 64b im Jahr 1991; Fotodokumentation Stadler

Objekt 64b hingegen scheint in etwas schlechterem Zustand zu sein. Aufgrund der fehlenden Nutzung ist gegenständliches Objekt eher im Verfall begriffen, der ursprüngliche Charakter des Gebäudes ist jedenfalls noch erhalten.



Abbildung 90: Innenaufnahme von Objekt 64b; Dokumentation von Jäger-Klein 2010

CHARAKTERISTIK UND WERT DER OBJEKTE 64A + 64B BZW. 176 + 177

Die Objekte 176 und 177, die ehemalige Schiffsschmiede der Werft Korneuburg aus dem Jahr 1911/1912, sind auf einem rechteckigen Grundriss basierende eingeschößige Bauwerke.²⁰⁵ Sie müssen insofern gemeinsam behandelt werden, da sie früher zusammen das Objekt 64 gebildet haben. Ob die beiden Gebäude gänzlich, abgesehen vom Dach, verbunden waren ist aber nicht hinlänglich geklärt. Das Objekt 176 entspricht dem früheren Objekt 64a, Objekt 177 war als Objekt 64b gekennzeichnet. Planung und Errichtung der beiden Objekte fällt somit in eine der großen Expansionsphasen der Werft, in der eine Vergrößerung des Werftareals auf 95.000 m² sowie die Sicherung gegen Hochwasser vollzogen wurde.²⁰⁶ Überspannt wird die Halle 177 von einem kreissegmentförmigen Tonnendach, das von einem Stahlfachwerk getragen wird. Am Scheitelpunkt wird das Dach zwei Mal von Laternen durchdrungen. Die Längsfassaden zeigen eine zarte Stahlkonstruktion, die mit Sichtziegelmauerwerk im Läuferverband ausgefacht ist. Auf der Längsseite der Ziegel ist die Inschrift „Ziegelwerke Weinsteig“ zu lesen. Gegliedert ist die Fassade in eine untere Zone, die Holzkastenfenster in unregelmäßigen Abständen beinhaltet, und in eine obere Zone, in der sich durchgehende Oberlichtbänder befinden. Die schrägen Stützen der Fachwerkskonstruktion durchstoßen in südwestlicher Richtung die dem Werftbecken zugewandte Fassade in Abständen von 6,20 m etwa auf halber Höhe der Wand und lagern im Außenraum am Erdreich auf und bleiben somit als dreiecksförmige Konstruktionselemente sichtbar.

Die Nordwestfassade besteht aus einer tragenden Stahlkonstruktion die mit Sichtziegelmauerwerk im Läuferverband ausgefacht ist. Die Giebelwand ist mit einer Holzverschalung versehen. Der Innenraum ist durch die Stahlkonstruktion stützenfrei und in vier Räume unterteilt. Im Nordwesten befinden sich Schlosserei, Waschraum und eine Zeug-Kammer. An diese 3 Räume, die zu einem Rechteck zusammengefasst sind, schließt sich die Schiffsschmiede in Richtung Südosten an. Zugänge und Tore befinden sich auf der Südostfassade sowie auf der zu den Hellingen orientierten Südwestfassade.

²⁰⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Eisenkonstruktion für das Schiffsschmiedegebäude der Werfte Korneuburg“, Planblatt 1, November 1911

²⁰⁶ STADLER, Gerhard, Das industrielle Erbe Niederösterreichs, S. 401

OBJEKT 66 – Öl- und Farbenmagazin

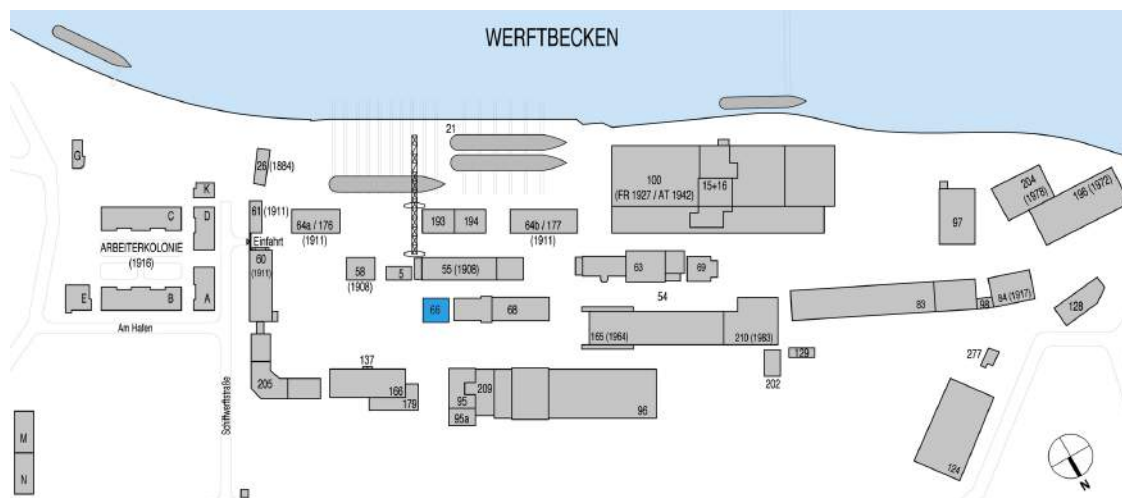


Abbildung 91: Objekt 66 stand in einer Reihe mit Objekt 68

PLANUNG

Objekt 66 ist auf einem Plan, der von Othmar v. Leixner unterzeichnet wurde, in Grundriss, Ansicht und Querschnitt als „Projekt über ein Öl- und Farbenmagazin“ im Maßstab 1:100 dargestellt.²⁰⁷ Objekt 65 ist ebenfalls auf diesem Plan gezeichnet, dabei handelt es sich um ein „Projekt über die Verlängerung des bestehenden Eisenlagerschutzdaches mit Einbau einer Magazineurskanzlei“. Das genannte Objekt 65 ist aber nicht Teil der Behandlung in diesem Kapitel.

Auf dem Plan ist die Unterschrift von Othmar v. Leixner, jedoch keine Datierung zu finden. Durch die erstmalige Erwähnung auf einem Lageplan der Korneuburger Werft aus dem Jahr 1911 ist aber davon auszugehen, dass die Entwurfsplanung 1910 stattgefunden hat. Ein weiterer Plan aus dem Jahr 1912 mit dem Titel „Projekt über die Errichtung der Eisenlagermagazinverlängerung, eines Öl- und Fettdepots und eines Schiffsschmiede Gebäudes auf der Schiffswerfte Korneuburg“ bestätigt diese Annahme, da Objekt 66 auf diesem ebenfalls bereits als Bestand eingetragen ist.²⁰⁸

²⁰⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über ein Öl- und Farbenmagazin“, 23.11.1910

²⁰⁸ HOFMANN, Max, Dokumentation und Vergleichsversuch der Objekte 66 und 68 in der ehemaligen DDSC Schiffswerft in Korneuburg, 2012, S. 20

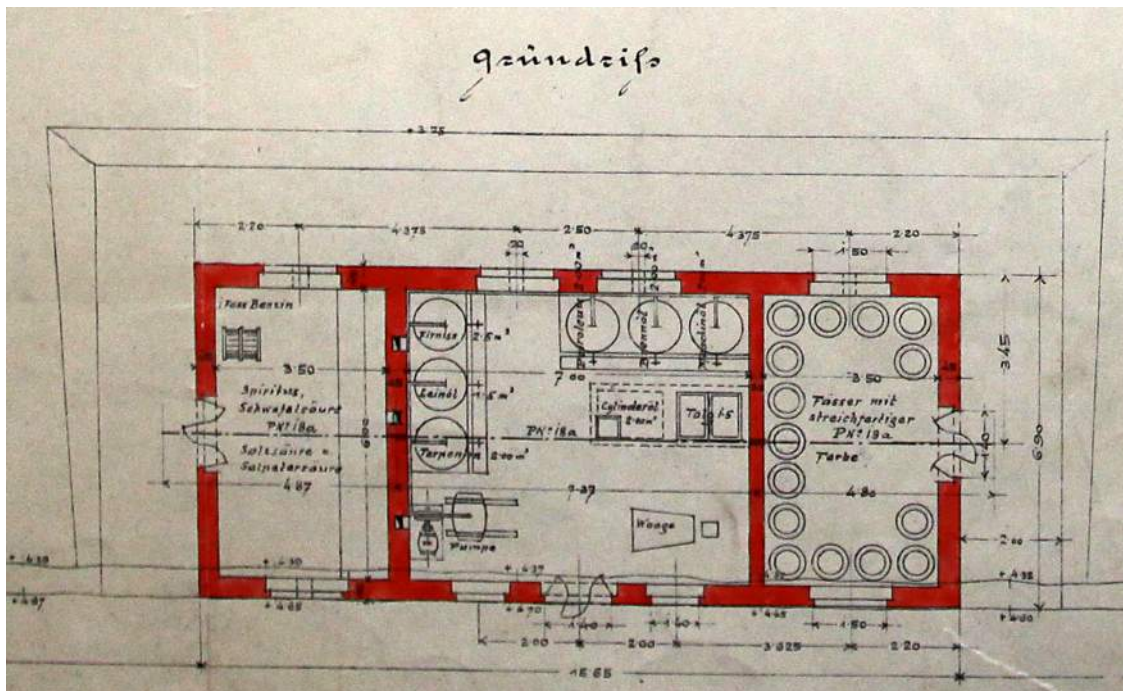


Abbildung 92: Planausschnitt aus dem Originalplan von 1910

Der Grundriss von Objekt 66 zeigt ein rechteckiges Gebäude mit Hauptmaßen von 15,65 m x 6,90 m und ist in drei Räume aufgeteilt. In den Räumen an den Stirnseiten des Gebäudes werden Benzin, Spiritus, Schwefelsäure, Salzsäure und Salpetersäure sowie Fässer mit streichfertiger Farbe gelagert. Diese Räume werden direkt vom Außenraum an den Stirnseiten des Gebäudes erschlossen. Möglicherweise ist die strikte Trennung der Räume sowie deren Zugängigkeit nur von außen eine reine Sicherheitsmaßnahme, da sehr leicht brennbare Materialien im Gebäudeinneren gelagert werden sollten.²⁰⁹ Im zentralen und etwa doppelt so großen Raum sind Fässer für Terpentin, Leinöl, Firniss, Petroleum, Brennöl, Maschinöl, Cylinderöl sowie Talg eingezeichnet, die Fassungsvermögen von 1,5 m³ - 2,5 m³ aufweisen. Zusätzlich sind eine Pumpe sowie eine Waage als technisches Gerät in den Grundriss eingetragen. Im Querschnitt durch das Gebäude ist zu erkennen, dass das Gebäude auf Streifenfundamenten mit einer Tiefe von 1,20 m gegründet wird. Im Querschnitt sind neben den Tür- und Fensteröffnungen auch Zuluftöffnungen für die beiden stirnseitigen Lagerräume eingezeichnet, die das Entstehen von gefährlichen Gas-Luft-Gemischen verhindern sollten.²¹⁰ Die tragenden Außenwände sind 3,50 m hoch und bilden das Auflager für die Dachpfetten. Somit werden die gesamten Dachlasten über die Außenwände in die Streifenfundamente abgeleitet. Auf den 15/15 cm starken

²⁰⁹ HOFMANN, Max, Dokumentation..., S. 22

²¹⁰ HOFMANN, Max, Dokumentation..., S. 22

Pfetten aus Holz liegen Holzsparren mit einer Dimension von 8/15 cm auf, die von einem Kehlbalken in der Dimension 6/10 cm stabilisiert werden. Die Kehlbalken sind ebenfalls in Holz ausgeführt, im Gegensatz dazu entschied man sich bei der Firstpfette für ein I-Profil aus Stahl. Es handelt sich um eine eher flache Satteldachkonstruktion mit einer Dachneigung von ca. 24°. Als Material für die Dachdeckung wurde Dachpappe gewählt. Die gesamte Dachkonstruktion ragt in Form eines Dachüberstandes 70 cm über die Außenwände hinaus, auf eine Entwässerung mittels Hängerinnen wurde gänzlich verzichtet. Als Material für den Fußboden werden Klinkerplatten gewählt.

Die zur Werksstraße orientierte Längsfassade wird in einer Ansicht dargestellt, auf die Darstellung der stirnseitigen Ansichten wird verzichtet. Diese präsentiert sich fünfachsig und symmetrisch. Die beiden stirnseitigen Räume werden in den äußeren Fensterachsen über 1,50 m breite Fenster belichtet, der größere mittlere Raum über zwei 1,0 m breite Fenster sowie über das 1,40 m breite Eingangsportal. Alle Fenster messen in ihrer Höhe 1,0 m und sind als Gitterfenster mit eingekitteten Glasscheiben gezeichnet. Die Gitterfenster werden oben mit einem segmentkreisförmigen Überlager abgeschlossen. Unter den Fenstern befinden sich jeweils Wandausnehmungen, die mit einem Kämpfer und Fensterbänken eine Fensteröffnung andeuten, tatsächlich aber aus einer opaken Ziegelmauer bestehen. In den äußeren Fensterachsen befinden sich die zuvor erwähnten Zuluftöffnungen im Bereich des umlaufenden Sockels. Besonders prägend für diese Längsfassade ist auch die Zugangsrampe, die zum zentralen Eingangstor führt und die allgemeine Symmetrie des Gebäudes unterstreicht.

UMBAUTEN

Im Lageplan²¹¹ aus dem Jahr 1939 ist Objekt 66 gelb markiert und somit zum Abbruch bestimmt, der sich aber in dieser Form nicht verwirklichte. Es ist sehr wahrscheinlich, dass stattdessen der im Werkspass aus dem Jahr 1951 gezeichnete Ausbau realisiert wurde. In der Beilage zum Werkspass²¹² wird Objekt 66 ebenfalls erwähnt und die

²¹¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Lageplan für den Ausbau“, Jänner 1939

²¹² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Beilage zum Werkspass, Schematischer Plan des Gebäudes für Zentralmagazine. Gebäude Nr. 66“, 31.3.1952

Erweiterungsmaßnahmen schematisch im Maßstab 1:500 in Grundriss und Schnitt dargestellt.

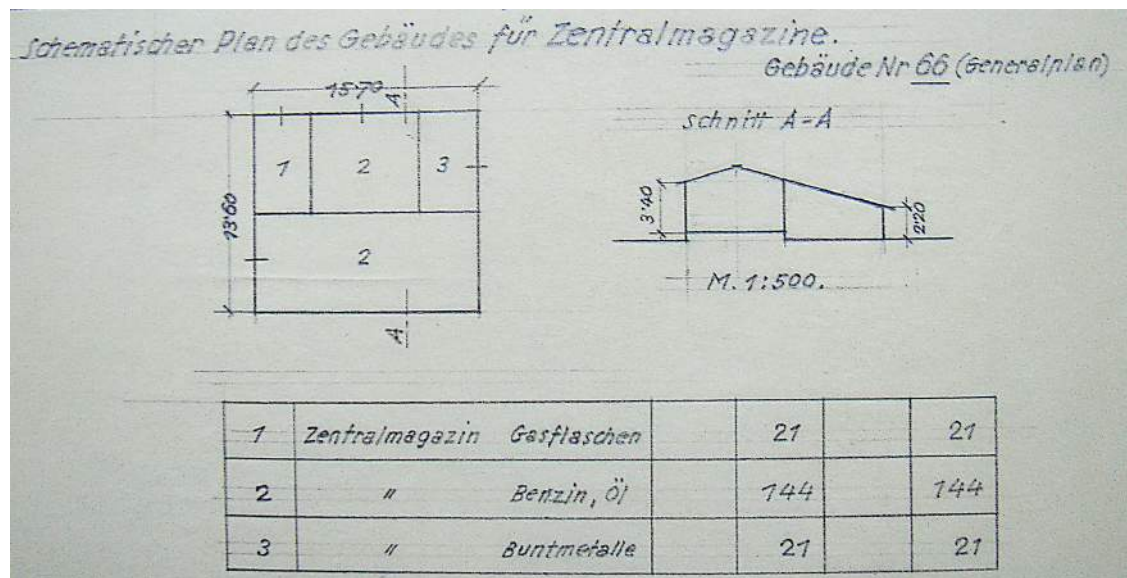


Abbildung 93: Ausschnitt aus der Beilage zum Werkspass; 31.3.1953

Aus dieser Beilage geht hervor, dass das ehemalige Säurelager zum Buntmetalllager (21 m²), das ehemalige Farbenlager zum Zentralmagazin für Gasflaschen (21 m²) umfunktioniert wurde. Vergrößert wurde das Benzin- und Ölmagazin auf insgesamt 144 m², wobei dafür dieselbe Bauweise wie für das ursprüngliche Objekt verwendet wurde. An der Ostseite erhielt der Baukörper ein Schiebeter.²¹³

ZUSTAND HEUTE

Otto Pacher gibt im Zeitzeugengespräch mit Max Hoffmann an, dass Objekt 66 bis etwa 1976 als Ölmagazin genutzt wurde ehe das Gebrauchslager in das Zentralmagazin verlegt wurde. Bis zur endgültigen Schließung der Werft im Jahr 1991 wurden weiterhin Öle in Objekt 66 gelagert. 2004 wurde das Gebäude elf Jahre nach Schließung der Werft schlussendlich abgerissen und ist somit zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr existent.²¹⁴

²¹³ HOFMANN, Max, Dokumentation..., S. 22f

²¹⁴ HOFMANN, Max, Dokumentation..., S. 23

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 66

Im Zuge des großen Werftausbaus vor dem Ersten Weltkrieg wurden Gebäude aus Holz durch weniger brandgefährdete Massivbauten ersetzt. So entstand ab 1910 das Objekt 66 als „Projekt über ein Öl- und Farbenmagazin“.²¹⁵

Die Pläne von Othmar v. Leixner zeigen einen Ziegelmassivbau auf rechteckigem Grundriss. Laut Lageplan von 1913 misst das Gebäude 15,65 m x 6,9 m. Das Gebäude steht auf 100 cm tiefen Streifenfundamenten aus Beton, ein 120 cm dicker Bodenaufbau gleicht das nordwärts abfallende Gelände aus und ist mit Klinkerplatten belegt. Im Grundriss ist ein zentraler großer Raum zu sehen, der von zwei etwa halb so großen Räumen flankiert wird. Aus Sicherheitsgründen konnte jeder einzelne der drei Räume durch einen eigenen Eingang direkt von außen betreten werden.



Abbildung 94: Im Vordergrund Objekt 66; im Jahr 1991 von Gerhard Stadler dokumentiert

Der eingeschossige Bau zeigt auf der Eingangsseite/Längsseite eine fünfachsigige, symmetrische Fassade in deren Spiegelachse sich der Eingang befindet. Die Fenster in der zweiten und vierten Achse sind in etwa halb so breit wie die beiden Fenster der

²¹⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über ein Öl- und Farbenmagazin“, 23.11.1910

äußeren Achsen. Der obere Abschluss der Fenster und Eingangstür ist als Segmentbogen ausgeführt. Die Fassade auf der Rückseite des Gebäudes ist nur vierachsig, das Eingangstor entfällt. Die Symmetrie ist aber auch auf dieser Seite gegeben. Die mit Dachpappe gedeckte Dachkonstruktion ist ein Pfettendach ohne Stuhl mit einem Kehlbalken, bei dem die Firstpfette als I-Träger ausgeführt ist. Die beiden Fußpfetten, die Sparren und Kehlbalken sind in Holz ausgeführt.

Ein 1939 projektierter Abbruch und Neubau von Objekt 66 wurde in dieser Form nie realisiert. Die Beilage zum Werkspass von 1951 zeigt jedoch in schematischen Grundrissen und Schnitten eine Erweiterung des Öllagers Richtung Norden mit einem Schiebetor auf der Ostseite.

Das Gebäude wurde bis zur Werftschließung als Öllager genutzt. Im Jahr 2002 wurde das Gebäude schließlich abgerissen.

OBJEKT 68 - Inventarmagazin

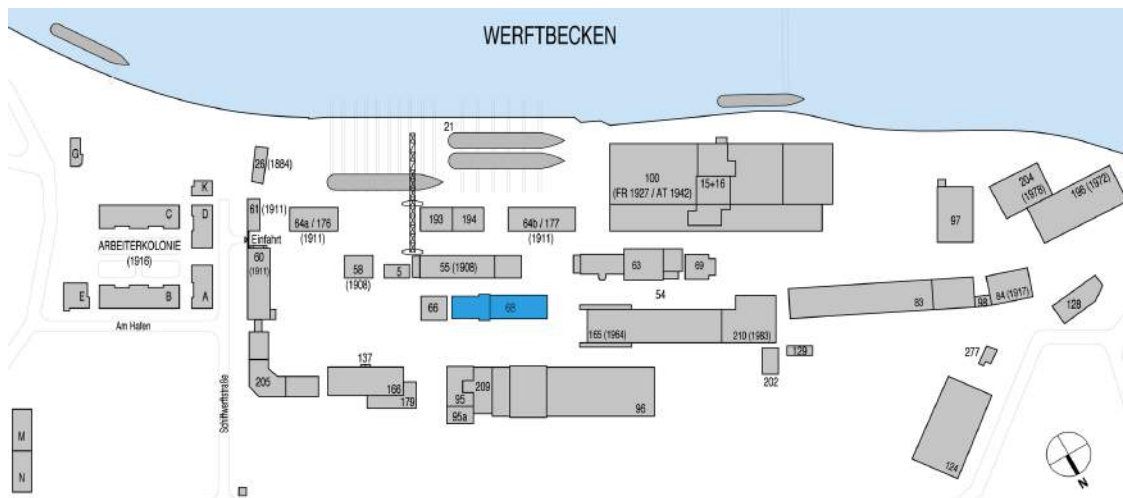


Abbildung 95: Blau markiert Objekt 68, das ursprünglich als Inventarmagazin errichtet wurde

PLANUNG

Für das „Projekt zu einem Inventar Magazin der D.D.S.G. am Werft Korneuburg“ liegen aus den Jahren 1913 und 1914 insgesamt vier Pläne vor. Schon davor ist das Projekt für ein Inventarmagazin auf einem Lageplan der Werft vom September 1913 zu erkennen. Der älteste Plan²¹⁶ für das gegenständliche Objekt ist vom Baudepartment der DDSG im Dezember 1913 in Wien gezeichnet worden. Dieser erste Entwurfsplan stellt das Objekt 68 in drei Grundrissen im Maßstab 1:200 dar. Gezeichnet wurde die Fundamentierung, das Erdgeschoß sowie das 1. Stockwerk.

Am Plan der Fundamente ist das Konstruktionsraster klar erkennbar. Die Planer entschieden sich für einen rechteckigen Grundriss mit sechs Achsen in Längsrichtung, quer dazu sind es lediglich drei. Die Achsweite beträgt in beide Richtungen durchgehend 6,54 m, eine Ausnahme bildet die Achsweite zwischen Achse drei und vier, diese beträgt 7,47 m. Der Plan zeigt ein umlaufendes Streifenfundament, an Punkten mit größerem Lasteintrag werden zusätzlich Einzelfundamente angebracht. In der Mittelachse im Gebäudeinneren werden vor allem die Dachlasten über Einzelfundamente in das Erdreich eingeleitet.

²¹⁶ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt zu einem Inventar Magazin der D.D.S.G. am Werft Korneuburg.“, Dezember 1913

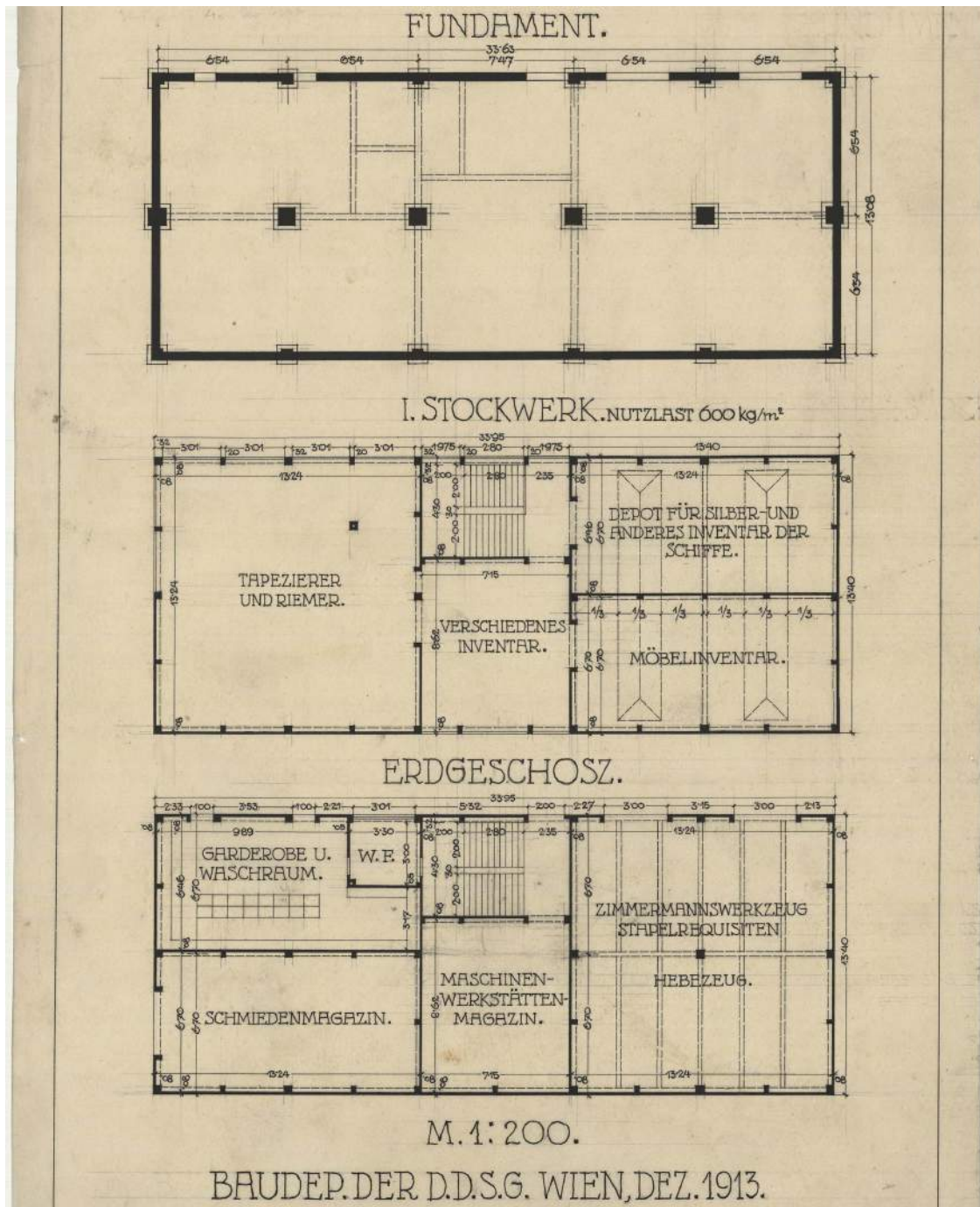


Abbildung 96: Planausschnitt der Originalplanung aus dem Dezember 1913

Der Erdgeschoßgrundriss zeigt ein räumlich sehr klar strukturiertes Gebäude, dessen Räume sich in das Konstruktionsraster einfügen. Die Hauptmaße des Gebäudes betragen 33,95 m x 13,40 m. Es ist zu erkennen, dass es sich um einen Skelettbau handelt, Angaben zum Material gibt es auf diesem Plan noch keine. Das Gebäude wird von der Nordseite über einen Windfang erschlossen, der zum einen in eine Garderobe und Waschraum führt, zum anderen gelangt man in das zentrale Stiegenhaus, das in das erste Obergeschoß führt. Es handelt sich um eine zweiläufige Treppe mit einer

Treppenlaufbreite von 2 m. An die Garderobe grenzt das Schmiedenmagazin, das jedoch nur von außen zugänglich ist. In der Mittelachse des Gebäudes ist ein Maschinenwerkstättenmagazin untergebracht, das dieselbe Breite wie das Treppenhaus einnimmt. Der restliche, quadratische Gebäudeteil wird als Lager für Zimmermannwerkzeug, Stapelrequisiten und Hebezeug genutzt.

Im ersten Obergeschoß gelangt man vom Treppenpodest entweder in das „Depot für Silber- und anderes Inventar der Schiffe“ oder in einen Raum für „verschiedenes Inventar“. Von Letzterem gelangt man weiter in ein Möbelinventar, das an das „Depot für Silber- und anderes Inventar“ angrenzt. Das Möbelinventar sowie das Depot für Silber- und anderes Inventar der Schiffe werden über eine walmdachförmige Oberlichtkonstruktion belichtet. Der quadratische Raum für Tapezierer und Riemer wird vom in der Mittelachse liegenden Inventar erschlossen.

Auf den drei weiteren Plänen, die auf Juni 1914, beziehungsweise einer davon auf den 20. Juni 1914 datiert sind, werden die Fassaden sowie die Dachkonstruktion in Ansichten und Schnitten dargestellt.²¹⁷

Die „Rückwärtige Längsseite (Exerzierplatzseite)“ präsentiert sich 11-achsig und zweigeschoßig. Durch die Positionierung von Fensteröffnungen in den drei zentralen Achsen erfährt die Symmetrieachse des Gebäudes an der Längsseite eine besondere Betonung. Die Fenster in diesen Achsen sind durch ein vertikales Element in zwei gleich große Teile gesplittet, die jeweils 105,8 cm breit und 160 cm hoch sind. Die kleinteilige Struktur der Fenster im Plan lässt eine Eisensprossenkonstruktion vermuten. Zusätzliche Fensteröffnungen befinden sich im Erdgeschoß als Oberlichter in den Achsen zwei und drei. Im Gegensatz zu den Fenstern in den zentralen Achsen sind diese Fenster in drei gleiche Teile gesplittet, bei denen es sich ebenfalls um Eisensprossenfenster handeln dürfte. Jeder der drei Fensterteile misst 95 cm in der Breite sowie 110 cm in der Höhe. Alle Fensteröffnungen passen sich exakt in die vom Konstruktionsraster erzeugten Öffnungen ein und liegen an der Innenseite der Fensterlaibung. Drei verschiedene Dimensionen der vertikalen Tragelemente (15/15, 25/25, 28/20, 30/25) sowie zwei verschieden dimensionierte horizontale Elemente (20/20, 50/20) erzeugen die regelmäßig gegliederte Struktur in der Ansicht. Die Punktschraffur in den opaken Flächen lässt auf eine Sichtbeton- oder Verputzoberfläche schließen, Angaben dazu sind im Planmaterial jedoch nicht zu

²¹⁷ Österreichisches Staatsarchiv: Plansatz von Juni 1914 bestehend aus Detail Oberlicht, Fassade Exerzierplatzseite, Fassade Untere Stirnseite

finden. Zwei Systemschnitte durch die Fassade lassen erkennen, dass die Öffnungen bzw. opaken Fassadenflächen im Konstruktionsraster beliebig positioniert werden können, da die Lasten ausschließlich über die Skelettkonstruktion abgetragen wird. Somit wird der Flexibilität im Bezug auf Umbaumaßnahmen voll und ganz Rechnung getragen. Zum Erdreich hin schließt das Gebäude mit einem Sockel ab, an der Traufe wird das Gebäude durch einen 80 cm breiten und umlaufenden Dachvorsprung, der auf einem Detailplan später genauer beschrieben wird abgeschlossen. Unter diesem Dachvorsprung wird das gesamte Gebäude von einem zarten Kranzgesimse eingefasst. Der Plan²¹⁸, der im rechten oberen Eck mit der Nummer IV gekennzeichnet ist, stammt vom 20. Juni 2014 und wurde in Wien gezeichnet. Er beinhaltet die „Untere Stirnseite“ des Inventarmagazins der Werft Korneuburg. Die Ansicht der Stirnseite präsentiert sich ähnlich wie die Längsseite. Die Fassade wird wiederum durch die Skelettkonstruktion in regelmäßige Felder geteilt, in denen Öffnungen wie auch ausgefachte Flächen positioniert werden können. Die Fassade ist symmetrisch in zwei gleich große Flächen geteilt.

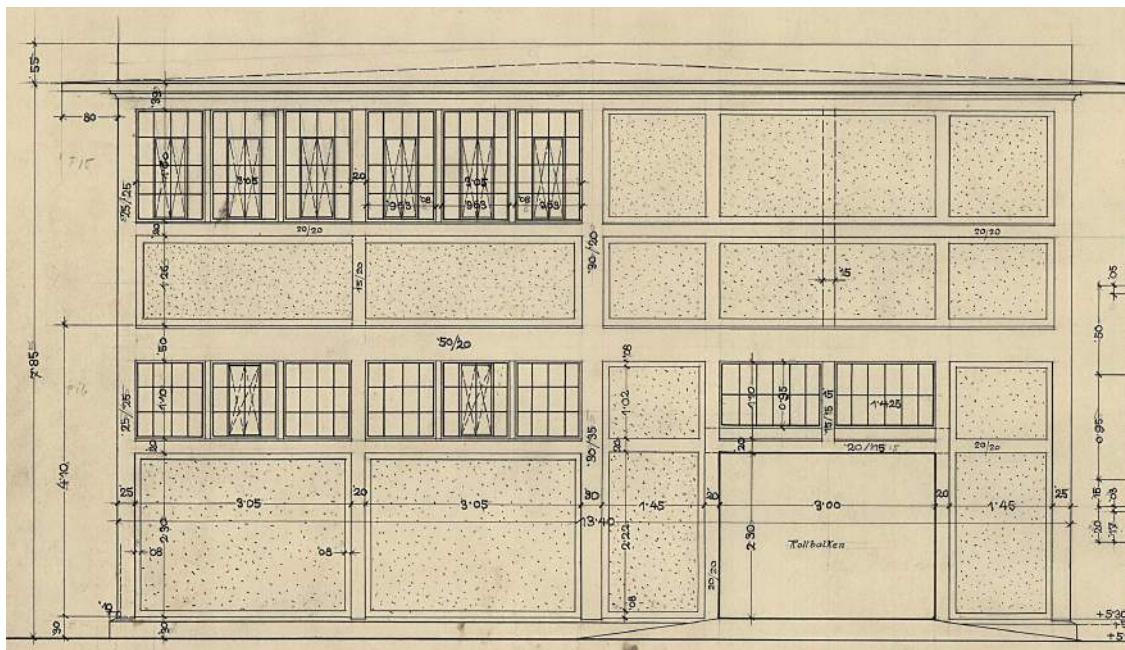


Abbildung 97: Darstellung der stirnseitigen Fassade im Entwurfsplan von 1914

Der linke Teil ist zweiachsig gegliedert, im Erdgeschoß befinden sich über die gesamte Länge Oberlichter, im Obergeschoß befinden sich Fenster auf einem Parapet, dessen Höhe bei etwa 146 cm liegen dürfte. Der rechte Fassadenteil gliedert sich in drei

²¹⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Inventarmagazin Werfte Korneuburg“, 20.6.1914

Achsen, wobei der mittlere Teil in etwa doppelt so breit ist wie die beiden Äußeren. Im mittleren Bereich führt eine Rampe zu einem Einfahrtstor mit Rollbalken, über dem sich zwei Oberlichtern befinden. Alle anderen Flächen sind in dieser Fassadenhälfte opak. Über dem Dachvorsprung befinden sich auf den Stirnseiten des Gebäudes Blenden, welche die Giebelflächen des dahinterliegenden Satteldaches verdecken. Aufgrund der flachen Dachneigung des Satteldaches ist diese Blende nur 55 cm hoch. Auf einem weiteren Plan²¹⁹ vom Juni 1914 ist die Dachoberlichte in Detailzeichnungen dargestellt. Die Dachoberlichter sind insgesamt 12 m lang und 2,15 m breit und weisen eine Dachneigung von 45° auf. Sie liegen in ihrer Längsausrichtung parallel zu den Stirnseiten des Gebäudes und sind walmdachförmig ausgebildet. Insgesamt befinden sich pro Oberlichtband acht 80 cm hohe, öffnbare Klappenelemente in der Dachhaut.

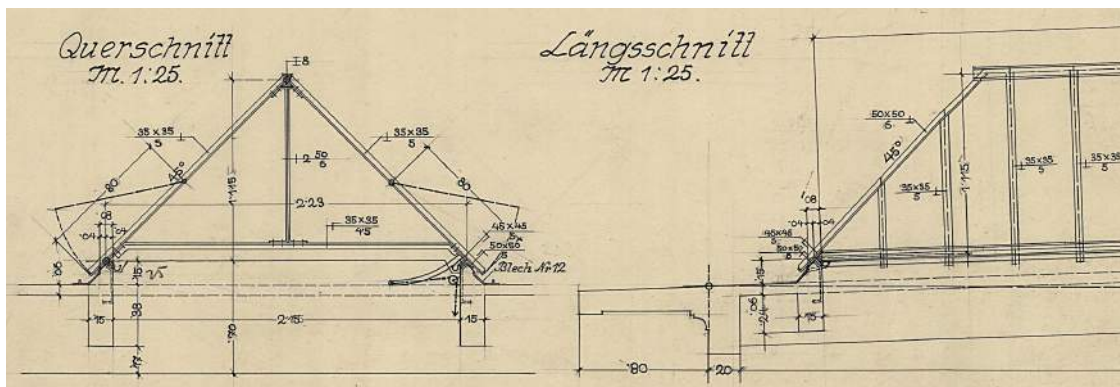


Abbildung 98: Planausschnitt aus dem Detailplan für die Dachoberlichter; Juni 1914

Diese können über eine Seilzugkonstruktion von unten bedient und somit geöffnet werden. Auf einem horizontalen und an den Enden abgewinkelten C-Profil (35/35/4,5) werden mittig zwei Flachstäbe befestigt, auf denen am First ein I-Profil mit 8 cm Höhe aufliegt. An den C-Profilen sowie an den Flachstäben werden T-Profile befestigt, zwischen denen später die Gläser des Oberlichts eingespannt werden. Das Fußdetail im Maßstab 1:10 zeigt, dass Stahlpratzen beim Betoniervorgang der Primärkonstruktion mitversetzt wurden. An diesen Stahlpratzen werden dann die C-Profile befestigt, die als Tragkonstruktion für die Oberlichtbänder fungieren. Interessant ist der Umgang mit dem anfallenden Kondenswasser am Oberlicht. Entlang der Stahlpratzen werden 5 cm breite Rinnen geführt, über die das anfallende Wasser punktuell mittels „Wasserabflußröhrl“ nach außen abgeführt werden. Im Längsschnitt, der im Maßstab 1:25 gezeichnet wurde, ist zu erkennen, dass die gesamte

²¹⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau: Inventarmagazin der erst. k k priv. D.D.S.G. am Werft Korneuburg. Dachoberlichte.“, Juni 1914

Oberlichtkonstruktion in seiner Längsrichtung dem Gefälle des Satteldaches folgt. Die Stirnseiten des Oberlichts sind ebenfalls in einer Dachneigung von 45° geplant. Die Abführung des Kondenswassers erfolgt jeweils an den Enden der Oberlichtkonstruktion. Dort wird auf die Dachhaut entwässert. Die gesamten Wässer (Kondens- und Regenwässer) werden nicht über Regenrinnen und Fallrohre abgeführt. Dem Plan zufolge tropfte das Wasser einfach vom Dachvorsprung auf den Boden, was dem großen Dachvorsprung auch funktional seine Rechtfertigung gäbe.

UMBAUTEN

Es ist anzunehmen, dass das Inventarmagazin im Jahr 1914 geplant, gebaut sowie auch als solches in Betrieb genommen wurde.²²⁰ Auf einem Lageplan²²¹ aus dem Jahr 1939 sind die geplanten Umbau- und Erweiterungsarbeiten am Standort Korneuburg als Rot-Gelb-Plan dargestellt. Im Falle des Inventarmagazins war 1939 laut diesem Plan eine Umfunktionierung zu einer Lehrwerkstätte angedacht.

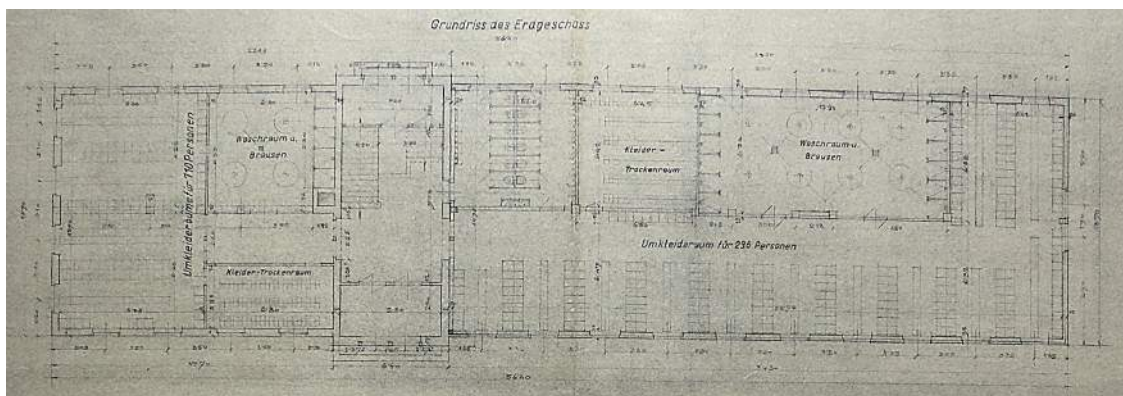


Abbildung 99: Planausschnitt Erdgeschoß der Umbauplanung von 1941

Weiters existiert ein Plan vom Jänner 1941, der den „Umbau und die Vergrößerung des Gebäudes Nr. 68 zur Schaffung von Räumen für die vereinigten Arbeiterumkleide, Wasch-, Bade- und Kleidertrockenanlagen“ zum Thema haben. Es liegen hierfür Grundrisse für den Umbau und Erweiterung des Unter- sowie Erdgeschoßes vor. Der Umbauplan für das Obergeschoß liegt bis dato nicht vor, es ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich dieser fehlende Plan in den unsortierten Materialien im

²²⁰ HOFMANN, Max, Dokumentation..., S. 24

²²¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werfte Korneuburg. Lageplan für den Ausbau“, Jänner 1939

Österreichischen Staatsarchiv befindet.²²² Die Grundrisse für das Keller- sowie das Erdgeschoß sind im Maßstab 1:100 gezeichnet. Den Plänen zufolge sollte von nun an eine einläufige Treppe in das Kellergeschoß führen, wo ein Heizraum mit angeschlossenem Brennstoffkeller eingerichtet wird. Parallel zum Stiegenlauf ist neben dem Stiegenhaus ein Kabelkanal vermerkt. Dieser Kabelschacht verband unter dem Straßenniveau die alte Elektrozentrale im Gebäude 63 mit der neuen Elektrozentrale im Gebäude 59. In diesem Schacht lag auch die 20kV-Leitung für die sogenannte „Inselanspeisung“.

Der Erdgeschoßgrundriss gliedert sich, getrennt durch das zentrale Stiegenhaus, in zwei Umkleideeinheiten mit zugehörigen Waschräumen und Brausen sowie Kleider-Trockenräumen. Laut Plan von 1941 wird eine kleinere Umkleideeinheit für 110 Personen projektiert, die größere sollte Umkleiden für 236 Personen bereitstellen. Aufgrund der gezeichneten Möblierung ist anzunehmen, dass für die beschäftigten Arbeiter persönliche Spinde in den Umkleideräumen geplant waren. Hätte man diese Pläne auch in die Realität umgesetzt, so wäre das ursprüngliche Stiegenhaus von 1914 weichen müssen. Aus dem Werkspass von 1951 geht jedoch hervor, dass ein anderer Umbau, als jener auf den Plänen aus dem Jahr 1941 dargestellte, durchgeführt wurde.²²³

In schematischen Schnitten und Grundrissen findet man im Werkspass von 1951²²⁴ die genauen Funktionsbezeichnungen der jeweiligen Räumlichkeiten, woraus hervorgeht, dass die Wasch- und Umkleideräume für die Arbeiter in beiden Geschoßen des Neubautraktes sowie im ersten Obergeschoß des Bestandsgebäudes ihren Platz fanden. Die Rohrschlosserei, die Spenglerei, das Zentralmagazin und das Magazin der technischen Regieabteilung werden auf den vorhandenen Erdgeschoßflächen des Bestandsgebäudes untergebracht.²²⁵ Im Zeitzeugengespräch mit Max Hofmann berichtet der letzte Leiter der Anlagenwirtschaft der Werft Otto Pacher, dass im Gebäude 68 bis zur Schließung der Werft die zentralen Sozial-, Umkleide- sowie Arbeiterwaschräume für alle am Festland beschäftigten Arbeiter untergebracht waren. Für die Arbeiter auf der Werftinsel gab es ein separates Sozialgebäude.

²²² Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 26

²²³ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 26

²²⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Beilage zum Werkspass 1951. Schematischer Plan des Gebäudes für die Umkleide-, Wasch- und Baderäume, Werkstätten und Magazine.“, 26.3.1951

²²⁵ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 27

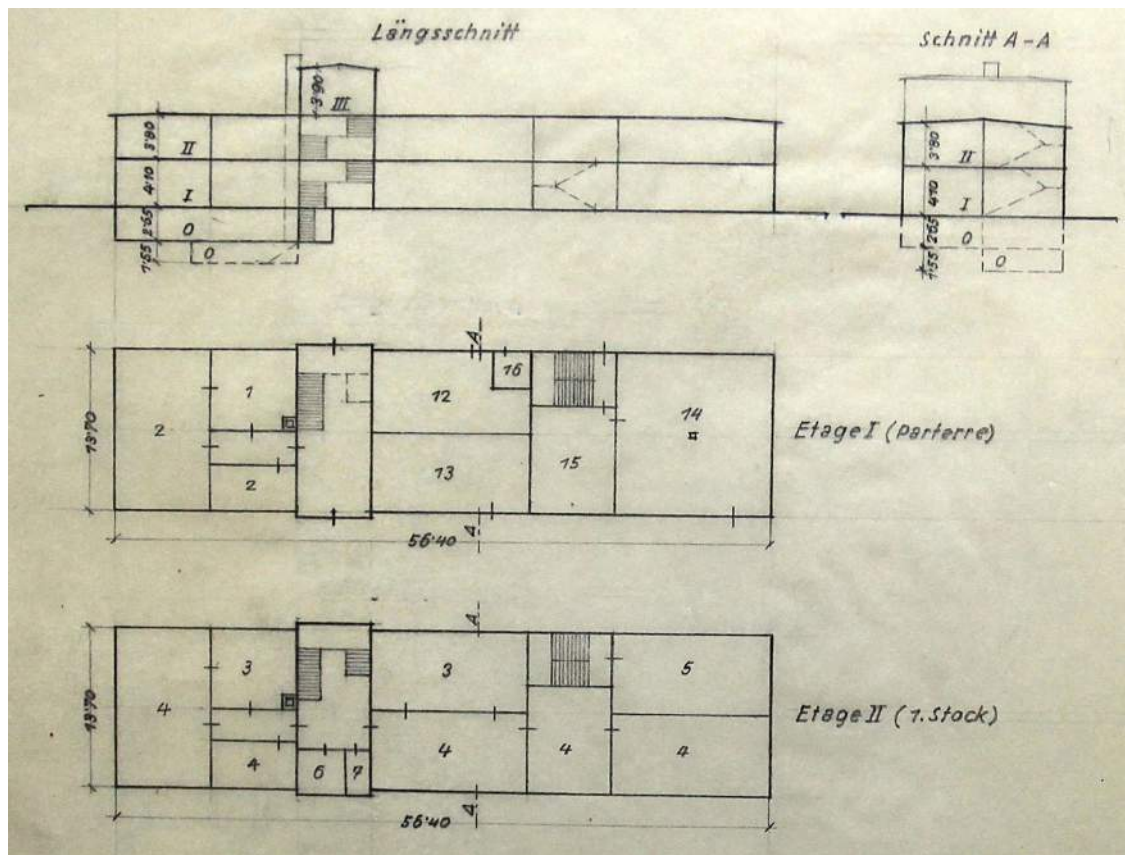


Abbildung 100: Ausschnitt aus der Beilage zum Werkspass aus dem Jahr 1951

An Arbeitsstätten mit besonderer Schmutzentwicklung, beispielsweise in der Anstreicherei, gab es laut Pacher dezentrale Waschräume für die dort stationierten Arbeiter.²²⁶

Der bereits auf dem Rot-Gelb-Lageplan von 1939 projektierte Umbau von Objekt 68 zu einer Lehrwerkstätte sollte sich ab 1953 tatsächlich vollziehen. So soll eine Lehrwerkstätte mit Werkbänken, Schweißplätzen, Maschinen, Lehrsaal, Meisterbüro und den notwendigen Brause- und Waschräumlichkeiten im Bereich des vormaligen Zentralmagazins eingerichtet werden. Einem rudimentären Plan aus dem Jahr 1956²²⁷ ist die Erweiterung der Lehrwerkstätte in den Bereich der Spenglerei zu entnehmen. Bereits vier Jahre nach diesen Umstrukturierungen finden die nächsten Umplanungs- und Umbauarbeiten im Jahr 1960 statt. Dieser Plan²²⁸ ist auf den 21. Jänner 1960 datiert und beinhaltet Grundrisse von Objekt 68 im Maßstab 1:100.

²²⁶ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 27

²²⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg. Grundriss Lehrwerkstättenräume“, 10.7.1956

²²⁸ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schiffswerft Korneuburg. Objekt 68. Grundriss des Erdgeschosses“, 21.1.1960

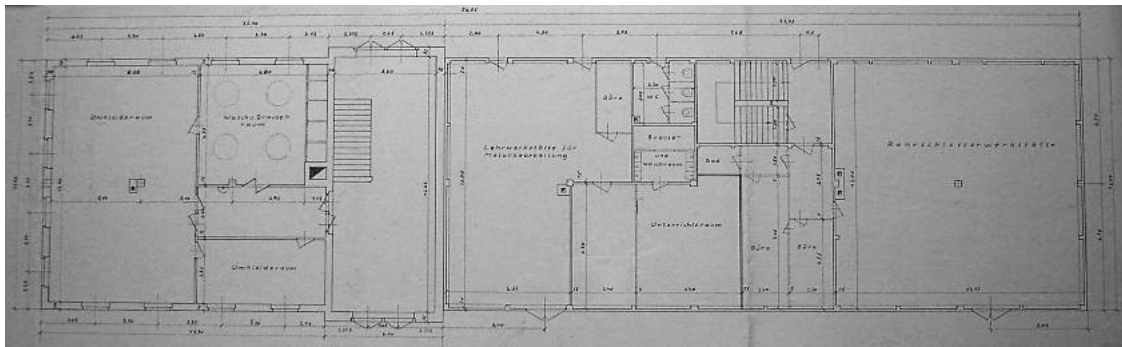


Abbildung 101: Umbaumaßnahmen im Erdgeschoß an Objekt 68 im Jahr 1960

Auf den Plänen wird neben der Abtrennung des Maschinenraumes vom Unterrichtsraum der Einbau von zwei Büroräumen sowie einer Toilette für die Rohrschlosserei dargestellt. Die im Obergeschoß befindlichen Umkleide- und Waschräume bleiben an dieser Stelle erhalten.²²⁹ Aufschluss über die Ausstattung der diversen Arbeitsräume und Abteilungen mit Maschinen gibt ein Maschinenplan, der im Zeitraum zwischen 1952 bis 1967 mehrmals aktualisiert wurde. Dieser Plan gibt auch Auskunft über im Keller untergebrachten Heizöltanks. Die Wasserhochbehälter mit einem Fassungsvermögen von jeweils 5000 Litern werden auf diesem Maschinenplan ebenfalls behandelt.²³⁰

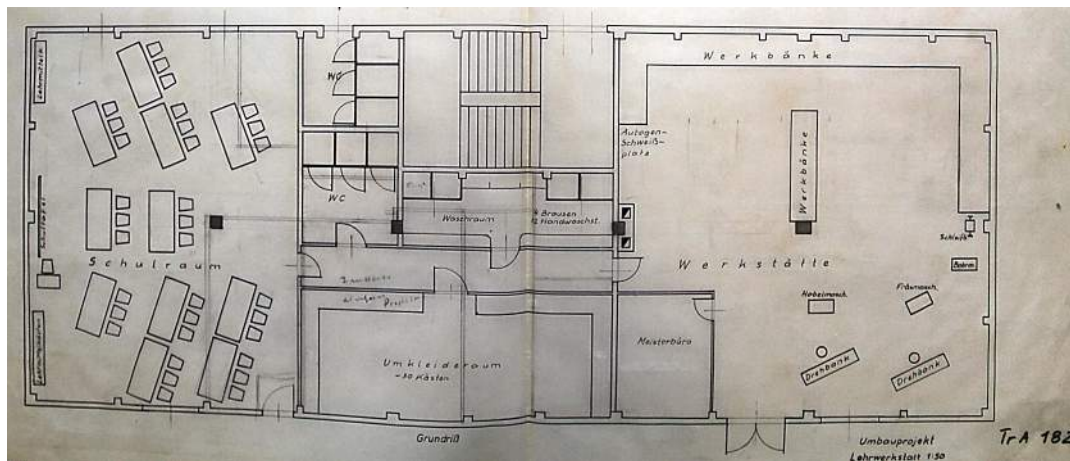


Abbildung 102: Ausschnitt aus dem Umbauplan vom 15.1.1973

Die nächsten Umbau- und Umnutzungsmaßnahmen vollziehen sich im Jahr 1973, die auf den Zeichnungen vom 15. Jänner 1973 klar ersichtlich sind.²³¹ Gegenstand der

²²⁹ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 27

²³⁰ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 28

²³¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Umbauprojekt Lehrwerkstatt“, 15.1.1973

Umplanungen im Jahr 1973 ist die abermalige Vergrößerung der Lehrwerkstätte. Das Planmaterial vom 15. Jänner 1973 beinhaltet einen Grundriss des Erdgeschoßes sowie die stadtseitige Ansicht im Maßstab 1:50. Auffällig ist, dass durch die Umnutzung des Objektes von einem ehemaligen Inventarmagazin zu einem Schulungs- und Werkstättengebäude deutlich mehr Öffnungen in die Fassade geschnitten werden.²³² Diese Flexibilität im Bezug auf die Positionierung der Fensteröffnungen wäre so in einem Massivbau kaum realisierbar gewesen.

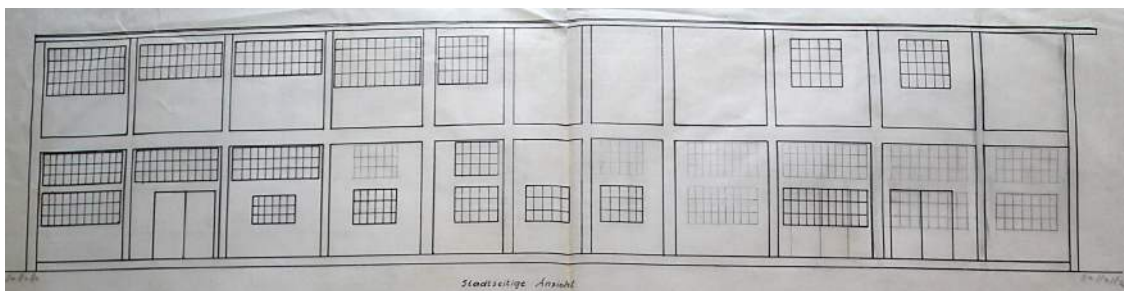


Abbildung 103: Darstellung der stadtseitigen Ansicht im Umbauplan von 1973

Die Eisenbeton-Skelettkonstruktion macht es jedoch möglich, ohne das statische System zu beeinträchtigen, die Ausfachungen relativ problemlos durch Fensteröffnungen zu ersetzen. Aus der Sicht des Autors birgt diese Flexibilität in diesem Fall auch die Gefahr, dass die Öffnungen mit einer gewissen Beliebigkeit platziert werden. Die vormals sehr klare Strukturierung und Platzierung der Fenster geht gewissermaßen verloren, das Fassadenbild der stadtseitigen Ansicht wirkt doch beeinträchtigt und verunklärt.

Im Grundriss ist zu sehen, dass die ehemalige Lehrwerkstätte zu einem „Schulraum“ umfunktioniert wird. Dieser nimmt eine Breite von drei Feldern des Konstruktionsrasters ein und besitzt einen direkten Ausgang nach außen. Dieser Plan gibt auch Auskunft über die Möblierung des Schulungsraumes mit einer Schultafel, Lehrmittelkästen sowie Schulbänken. Neben dem Schulungsraum werden vom zentralen Mittelgang auch noch ein Umkleideraum, ein Waschraum sowie ein WC und die Werkstätte erschlossen. Die neue Werkstätte nimmt den Platz der vormaligen Rohrschlosserei ein, die gemeinsam mit der Bauschlosserei, die in Halle 55 untergebracht war, und der Spenglerei aus Halle 177 in die Halle 100 übersiedelt.²³³ In den Raum der neuen Lehrwerkstätte wird ein Meisterbüro integriert, das direkt von

²³² Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 29

²³³ Max HOFMANN, Dokumentation..., S. 29

der Werkstätte betreten werden kann. Ausgestattet wird die neue Lehrwerkstatt mit Werkbänken, einem Autogenschweißplatz, einem Schleifbock, einer Hobelmaschine, einer Fräsmaschine und zwei Drehbänken. Über eine Doppelflügeltür wird die Verbindung zum Außenraum hergestellt.

Ein letzter Umbau der Lehrwerkstätte im Objekt 68 findet schlussendlich im Jahr 1975 statt.²³⁴ Es vollzieht sich der bereits 1941 geplante Abbruch des originalen Stiegenhauses von 1914, an dessen Stelle ein neuer Schweißraum eingerichtet wird. Der Umkleideraum wird durch Hinzunahme der Flächen des Waschraums vergrößert. Weitere Umbaumaßnahmen an Objekt 68 sind bislang nicht bekannt und liegen auch nicht in dokumentierter Form vor.

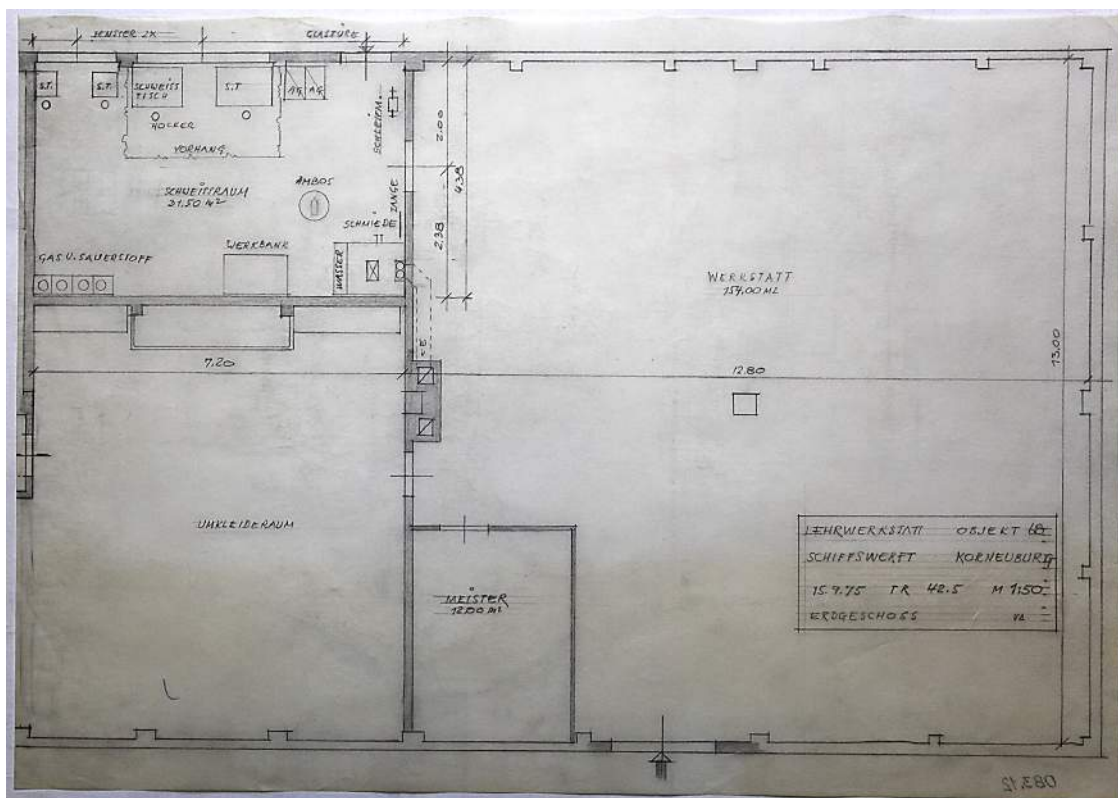


Abbildung 104: Letzter dokumentierter Umbau aus dem Jahr 1975

EXKURS: OBJEKT 68 UND DIE LEHRLINGSAUSBILDUNG AN DER WERFT

²³⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Lehrwerkstatt Objekt 68. Schiffswerft Korneuburg.“, 15.9.1975

Bereits im Jahr 1939 tauchen erste Pläne für eine projektierte Lehrwerkstätte im Objekt 68 auf, das ursprünglich als Inventarmagazin errichtet wurde. Tatsächlich erfolgt die Einrichtung der Lehrwerkstätte erst im Jahr 1953. Bis zu diesem Zeitpunkt existiert de facto keine eigene Räumlichkeit, die speziell für die Ausbildung von Lehrlingen an der Werft Korneuburg eingerichtet wurde.

Oskar Absolon, der am 14. September 1936 als Lehrling in das Unternehmen der DDSG in Korneuburg eintrat, berichtet gleichermaßen über seine persönlichen Erinnerungen an seine Lehrzeit wie auch über die generellen Zustände für die Belegschaft. So bewarben sich 1936 45 Kandidaten für eine Lehrstelle bei der DDSG von denen nur neun die rigorose Aufnahmeprüfung bestanden. Im Zuge dieses Aufnahmeverfahrens wurde beispielsweise Fachrechnen wie auch Österreichische Geschichte abgeprüft. Neben dem Beherrschen dieser Fachgebiete bekam Absolon den Vorzug, da sein Urgroßvater, Großvater, Vater und auch eine Tante bei der DDSG beschäftigt waren.²³⁵ Da es im Zeitraum von Absolons Lehrzeit, die von 1936 bis 1939 dauerte, noch keine eigene Lehrwerkstätte gab, wurden die Lehrlinge vom ersten Tag an einem Gesellen oder Partieführer zugewiesen. In den ersten beiden Monaten lernten die Lehrlinge bei der Herstellung von Werkzeugen das Feilen, Tuschieren, Schmieden und Härten. Nach diesen ersten Monaten kamen die neuen Arbeiter erstmals mit der Arbeit direkt am Dampfschiff in Kontakt. Diese Tätigkeiten umfassten Montage- sowie Demontearbeiten, Reinigungen und Reparaturen von Schiffsturbinen, Dampfpumpen, Dampflichtmaschinen, Steuermaschinen und Ankerwinden.²³⁶

Die Löhne und Lehrlingsentschädigungen wurden zu dieser Zeit wöchentlich ausbezahlt. Ein Lehrling verdiente in seinem ersten Lehrjahr 5 Schilling wöchentlich, pro weiterem Lehrjahr erhöhte sich das wöchentliche Salär um 5 Schilling. Je nach Betriebszugehörigkeit und persönlichem Können verdiente ein Geselle an der Werft zwischen 45 und 65 Schilling auf Basis einer 48-Stunden-Woche. Eine Phase der Kurzarbeit im Jahr 1936 beschränkte die Arbeitszeit der Gesellen auf den Zeitraum von Dienstag Früh bis Freitag Mittag. Die Lehrlinge waren von der Kurzarbeitsregelung nicht betroffen, für sie galt weiterhin die 48-Stunden-Woche. So mussten sie, in der Zeit wo keine Gesellen im Dienst waren, sämtliche Werkstätten und Maschinen reinigen. Nach etwa einem halben Jahr wird die Kurzarbeit beendet.²³⁷ Im Falle von Oskar

²³⁵ ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau...S.52

²³⁶ ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau...S.53

²³⁷ ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau...S.53-54

Absolon und seinen Kollegen wurde die abschließende Facharbeiterprüfung nicht vorort abgelegt, sondern in der Maschinenfabrik Heid in Stockerau. Bei Abschluss seiner Lehrzeit Ende 1939 war die Machtübernahme der Nationalsozialisten sowie die Verstaatlichung und Eingliederung der DDSG in die Reichswerke „Hermann Göring“ bereits vollzogen.²³⁸

ZUSTAND HEUTE

Objekt 68 wurde nach Schließung der Werft im Jahr 2002 abgebrochen und ist somit nicht mehr existent. Gemeinsam mit Objekt 66 wurde Objekt 68 jedoch von Dr. Gerhard Stadler im Jahr 1991 fotografisch dokumentiert.



Abbildung 105: Objekt 68 aus der Fotodokumentation von Stadler; Zustand 1991

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 68

²³⁸ ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau...S.60

Wie Objekt 66 fällt auch Objekt 68 in die erste große Phase der Modernisierung der Werft ab 1910 und verdeutlicht, wie Othmar Leixner in seinen Entwürfen zwischen Tradition und Moderne zu vermitteln versucht.

Die Entwurfspläne²³⁹ vom Dezember 1913 zeigen ein zweigeschoßiges, im Grundriss rechteckiges Gebäude. Die Abmessungen betragen in etwa 13,1 m x 33,6 m. Fundiert wird das Gebäude mittels umlaufenden Streifenfundamenten, die im Bereich des Lasteintrags durch die Stützen punktförmig verstärkt sind und einer Reihe von Punktfundamenten in der Mittelachse, die einen Großteil der Dachlasten aufnehmen.

Im Erdgeschoß befinden sich ursprünglich eine Garderobe und ein Waschraum, das Schmiedenmagazin, das Maschinen-Werkstätten-Magazin und ein Raum für Zimmermannswerkzeug, Stapelrequisiten und Hebezeug. Die Erschließung erfolgt über ein Stiegenhaus mit einer zweiläufigen Treppe mit Halbpodest.

Das Obergeschoß bot Räumlichkeiten für Tapezierer und Riemer, ein Möbelinventar, ein Depot für Silber und anderes Inventar für Schiffe. Ein Raum verbleibt laut Plan für verschiedenes Inventar.

Das Gebäude ist eine Eisenbeton Skelettkonstruktion und ist eines der ersten Gebäude dieser Bauart am Werftgelände. Das sich nach oben verjüngende Betonskelett wurde mit Betonmauerteilen und großflächigen Fenstern ausgefacht. In Richtung Werftstraße öffnet sich die Fassade, die dem Exerzierplatz zugewandte Seite präsentiert sich größtenteils geschlossen. Eine Flachdachkonstruktion schließt das Gebäude nach oben ab. Ein erster Umbau während der NS-Zeit brachte eine Vergrößerung des Gebäudes Nr. 68 zur Schaffung von Räumen für die vereinigten Arbeiterumkleide, Wasch-, Bade- und Kleidertrockenanlagen mit sich und die Rohrschlosserei wurde in den Nordwestteil des Gebäudes verlegt.²⁴⁰ Angebaut wird im Südosten eine Erweiterung in Ziegelmassivbauweise, die einen Keller, zwei Geschoße und ein zentrales Stiegenhaus beinhaltet. Die Umsetzung entspricht jedoch nicht den Plänen.

1953 wurde der Umbau zur Lehrwerkstätte vorgenommen. Der nächste Umbau findet 1960 statt, wo der Maschinenraum vom Unterrichtsraum abgetrennt wird. Zusätzlich werden zwei Büros und ein WC errichtet.

1973 folgt eine erneute Vergrößerung der Lehrwerkstätte, die durch die Übersiedlung der Rohrschlosserei in die Halle 100 ermöglicht wird. Die Ansicht weist aufgrund des

²³⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Projekt zu einem Inventar Magazin der D.D.S.G. am Werft Korneuburg.“, Dezember 1913

²⁴⁰ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

Nutzungswechsels vom Inventarmagazin zum Werkstätten- und Schulgebäude deutlich mehr Fenster auf.

Ein letztes Mal wird die Lehrwerkstätte 1975 umgebaut. Wie bereits 1941 geplant verschwindet das Stiegenhaus von 1914. Ein Schweißraum wird eingerichtet, der Umkleideraum wird durch Hinzunahme des Waschrums vergrößert.

OBJEKT 63 - Dampfkraftanlage

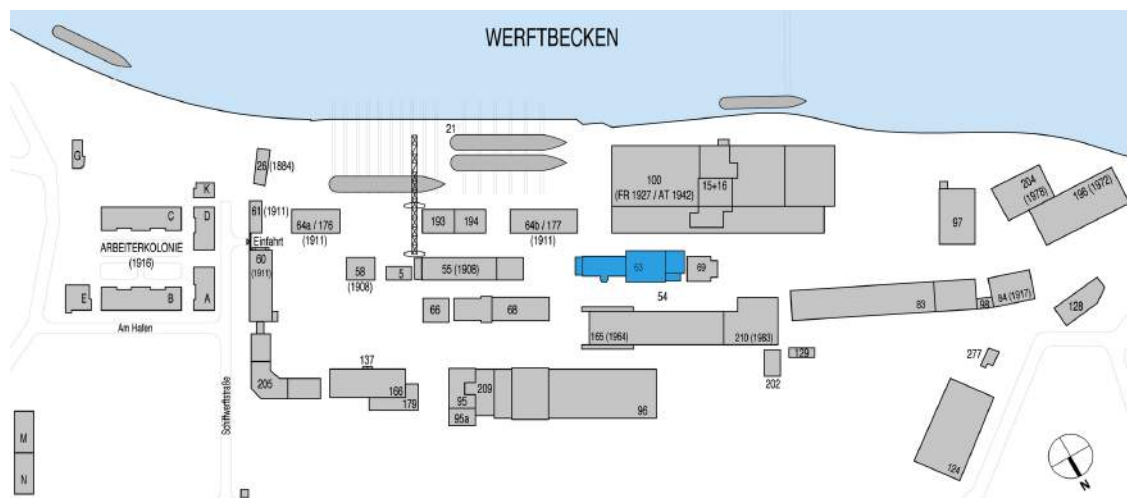


Abbildung 106: Blau markiert die ehemalige Dampfkraftanlage mit der Objektnummer 63

PLANUNG

Der Entwurfsplan ²⁴¹ für ein „Projekt über die Errichtung einer neuen Dampfkraftanlage auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft in Korneuburg“ stammt vom 12. September 1911 und stellt das geplante Gebäude in Grundrissen, Ansichten und Schnitten sehr detailliert dar. Zu sehen ist ein im Grundriss rechteckiges Gebäude, aus welchem an der landseitigen Fassade ein Schornstein steht. Die Fundamentierung besteht aus umlaufenden Streifenfundamenten sowie weiteren Streifenfundamenten im Bereich der zusätzlichen tragenden Ziegelwände. Zusätzlich gibt es zwei flächige Fundamente, die für eine Maschine sowie für den Schornstein der Dampfmaschine gedacht sind. Sämtliche Fundamentierungen werden aus Schlackenzementbeton hergestellt.

Der Erdgeschoßgrundriss zeigt ein insgesamt 30,30 m x 10,30 m großes Gebäude, das sich in drei Teile gliedert, die sich im Schnitt durch verschiedene Niveaus und Raumhöhen kennzeichnen. An der südöstlichen Stirnseite von Objekt 63 liegt der Kompressorenraum mit einem vorgelagerten Raum, der über eine Treppe mit dem Maschinenhaus verbunden ist. Erschlossen werden der Kompressorenraum und das Maschinenhaus über einen Eingang in der südöstlichen Stirnseite, wengleich auch die

²⁴¹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Errichtung einer neuen Dampfkraftanlage auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft in Korneuburg.“, 12.9.1911

Möglichkeit besteht, das Maschinenhaus über das Kesselhaus zu betreten. Das Maschinenhaus liegt 180 cm über dem Kesselhaus und 144 cm über dem Kompressorenraum. Mehrere Treppen stellen die Verbindungen zwischen den Niveaus her.

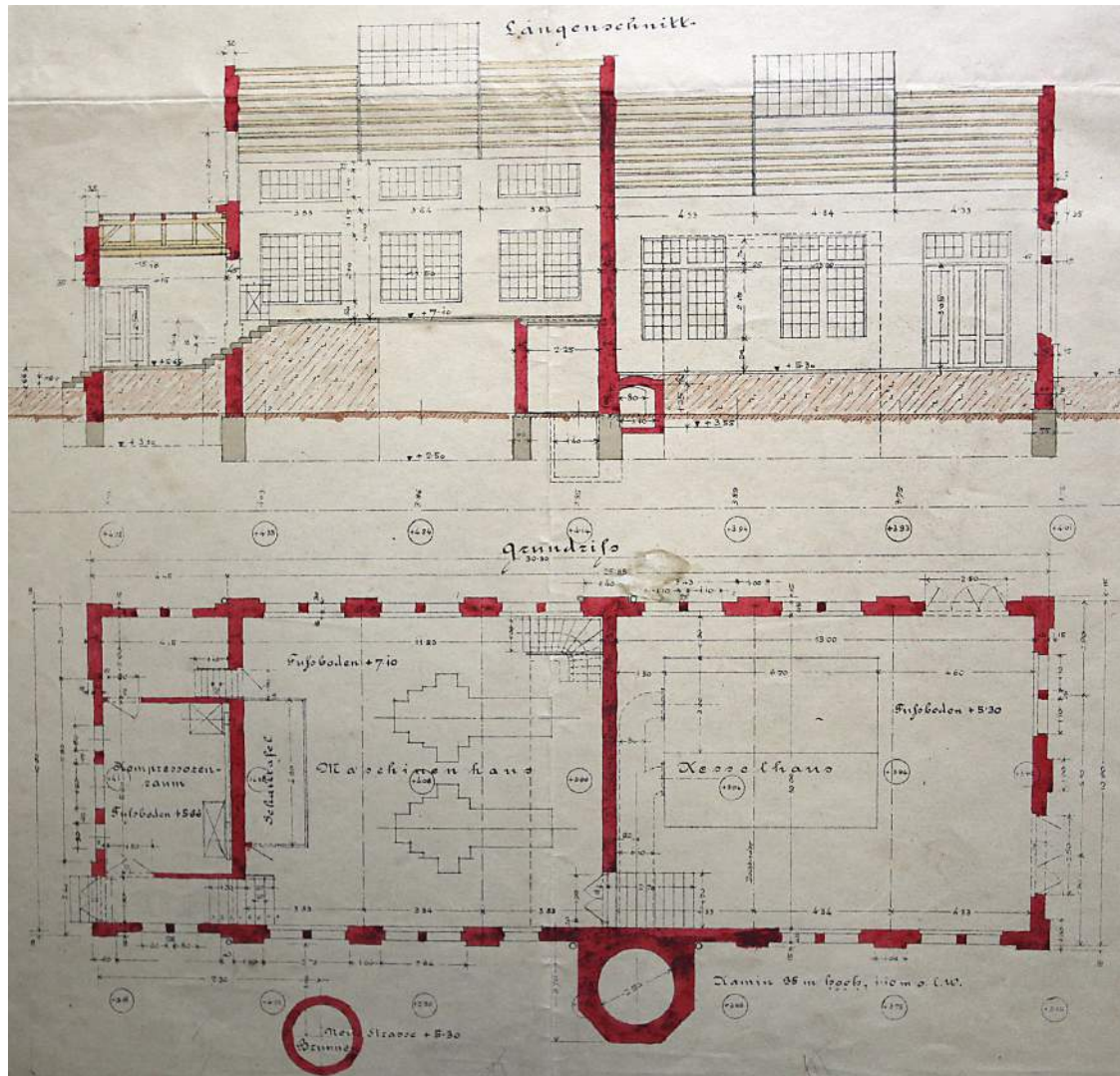


Abbildung 107: Ausschnitt aus dem Entwurfsplan von 1911

Im Maschinenhaus kommt an der hafenseitigen Außenwand ein Treppenlauf aus dem Untergeschoß an. Eine Bezeichnung für den Raum im Untergeschoß ist auf dem vorliegenden Plan nicht zu finden, es erscheint jedoch sehr wahrscheinlich, dass dieser für Wartungszwecke der Maschinen vonnöten war. Auf Höhe der Treppe zwischen Maschinen- und Kesselhaus liegt an der Außenwand der markante Schornstein, der sich im Bereich des Erdgeschoßes in einer polygonalen Geometrie präsentiert. Der Innendurchmesser des Schornsteins beträgt 2,50 m, die Höhe soll laut textlicher Beschreibung bei 35 m liegen. An diesen Kamin ist die im Kesselhaus befindliche

Dampfmaschine angeschlossen. Das Kesselhaus kann über dreiflügelige Tore sowohl von der Stirnseite wie auch von der hafenseitigen Längsseite des Gebäudes betreten werden. Belichtet werden sämtliche Räume über Fensteröffnungen, die sich über alle vier Fassaden verteilen sowie über die laternenförmigen Oberlichter in der Dachkonstruktion.

Der Längsschnitt verdeutlicht, was aus dem Erdgeschoßgrundriss bereits zu erahnen ist. Zusätzlich gibt er jedoch Auskunft über die Dachkonstruktion, die im Bereich des Kompressorenraumes ausschließlich aus Holz besteht. In den beiden großen Räumen kommt eine Kombination aus Stahlfachwerkträgern und Nebenträgern aus Holz in der Dimension 12/16 cm zur Anwendung, die zwischen den Fachwerkträgern sowie zwischen Fachwerk und Ziegelmauerwerk liegen und die Dachhaut tragen. Sowohl im Maschinenhaus wie auch im Kesselhaus nimmt eine Oberlichtkonstruktion das mittlere der drei Konstruktionsfelder über die gesamte Breite ein. Aus den beiden Querschnitten durch das Kessel- und das Maschinenhaus wird ersichtlich, dass in die Oberlichtkonstruktionen seitliche Schwingflügel mit einer Höhe von 90 cm zur besseren Belüftung und dem Ablüften von heißer Luft eingebaut werden. Als Dachhaut soll eine Eternitdeckung zur Anwendung kommen, die die anfallenden Regenwässer in eine Rinne über dem Kranzgesimse abführen soll. Interessante Details liefert der Schnitt durch den neben dem Maschinenhaus liegenden Brunnen, in welchem diverse Wasserstände eingetragen sind und auch das allgemeine $\pm 0,00$ mit dem Absolutwert von 163,75 m über Adria bestimmt wird. Aus dem Querschnitt durch das Maschinenhaus wird zudem ersichtlich, dass die dort befindlichen Maschinen auf einer Betondecke mit eingelegten Stahlträgern stehen.

Schließlich wird das Gebäude in insgesamt drei Ansichten dargestellt, die das strenge Gestaltungskonzept für die Fassaden verdeutlichen.

Die „Untere Seitenansicht“ zeigt die südöstliche Stirnseite des Gebäudes, in der sich der Eingang zum Kompressorenraum sowie zum Maschinenhaus befindet. Die Fassade des Kompressorenraumes ist dreiachsig aufgebaut und kennzeichnet sich durch das vorspringende Mittelrisalith, in welchem sich drei Fensteröffnungen mit kleinteiligen Glaselementen befinden. Rechts vom Risalith liegt der zuvor genannte Eingang in Form einer Doppelflügeltür mit geometrischem Dekor und Glaseinlagen. Den Niveauunterschied zwischen Innen und Außen überbrückt eine kleine Außentreppe, die frontal auf den Eingang zuläuft. Eine horizontale Gliederung der Fassade findet in Form eines umlaufenden Sockels sowie über die Ausbildung eines

Kranzgesimses statt. Über dem Kranzgesimse befindet sich die aus dem Satteldach resultierende Giebelfläche, die analog zum Mittelrisalith gegliedert ist.

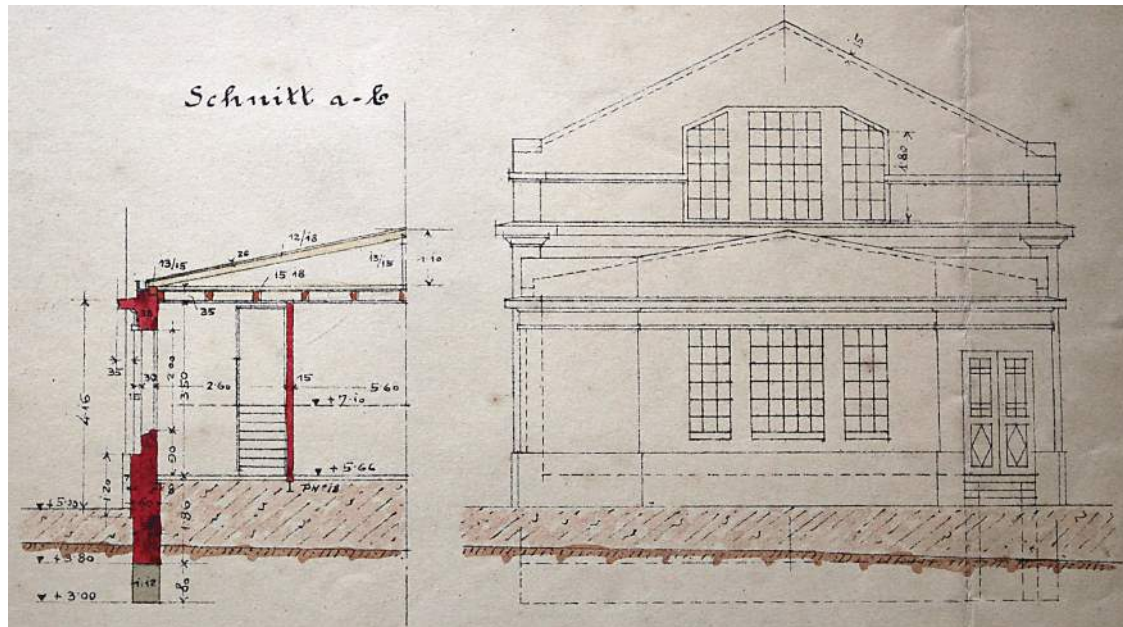


Abbildung 108: Schnitt a-b und untere Seitenansicht aus dem Entwurfsplan von 1911

Dahinter ist die südöstliche Giebelfläche des Maschinenraumes zu sehen, die ebenfalls über ein Gesimse nach unten begrenzt wird und die Form des dahinterliegenden Satteldaches nachzeichnet. Die mittelrisalithartige Ausformulierung findet in dieser Fläche nicht statt, es wird jedoch die Breite und Position der Fenster an die Fenster des Kompressorenraumes angeglichen. Diese Fenster unterbrechen das kleinere der Beiden Gesimse optisch. Die beiden äußeren Fenster sind der Dachneigung folgend trapezförmig ausgebildet. Eine Betonung finden an dieser Giebelwand die Ecken, die mit Eckpilastern gestalterisch hervorgehoben werden.

Im Gegensatz zur Fassade des Kompressorenraumes befinden sich in der oberen Seitenansicht lediglich zwei Fassadenfelder mit Tür- und Fensteröffnungen, die durch drei idente Pilaster gebildet werden. Links führt eine Rampe auf ein Tor mit zwei darüberliegenden Oberlichtern zu, während sich im rechten Feld insgesamt vier zusammengehörige Fensteröffnungen befinden. Wiederum wird die horizontale Gliederung durch einen vorspringenden Sockel sowie durch ein Kranzgesimse hergestellt. Darüber liegt die Giebelfläche des Satteldaches, das in diesem Fall nicht weiter ausgestaltet wird und somit lediglich eine glatte Putzfassade zeigt. Auch die dahinterliegende Giebelwand des Kesselhauses ist nicht zusätzlich gestaltet.

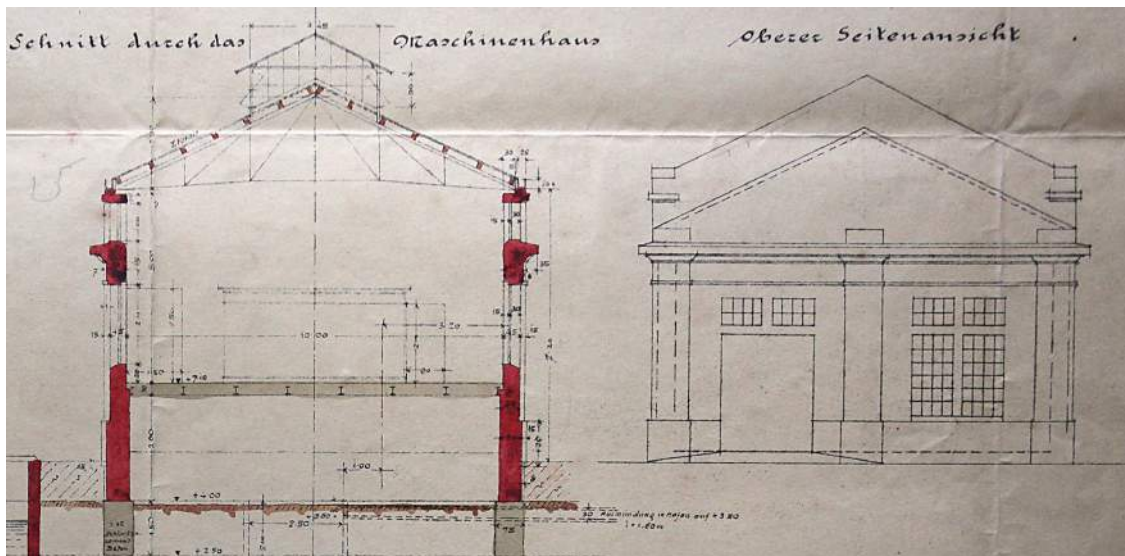


Abbildung 109: Querschnitt und obere Seitenansicht aus dem Entwurfsplan von 1911

An der hafenseitigen Ansicht kommt in Übereinstimmung mit den stirnseitigen Fassaden ebenfalls eine vertikale Gliederung durch acht Pilaster, die insgesamt sieben Fassadenfelder generieren, zur Ausführung. Im ersten Feld befindet sich der Eingang in das Kesselhaus in Form einer dreiteiligen Tür mit geometrischem Dekor und darüberliegenden Oberlichtern. Die beiden weiteren Felder des Kesselhauses werden mit demselben Fenstersystem wie an der Stirnseite ausgestaltet. Aufgrund des höheren Fußbodenniveaus im Maschinenraum liegen auch die Parapete der Fenster höher. Zusätzliches Licht bringen weitere Fenster, die Zwischen den beiden Gesimsen liegen, in den Maschinenraum. Diese horizontale Fassadenfläche wird durch Attikaaufsätze besonders betont. Im letzten Fassadenfeld liegen zwei Fenster, die den Vorraum zum Kompressorenraum belichten.

UMBAUTEN

Noch vor dem Ende des Ersten Weltkrieges findet der größte an Objekt 63 durchgeführte Um- und Zubau statt und wird auf einem Plan ²⁴² vom 26. November 1917 zeichnerisch dargestellt.

²⁴² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Vergrößerung der elektrischen Zentrale am Werft Korneuburg.“, 26.11.1917

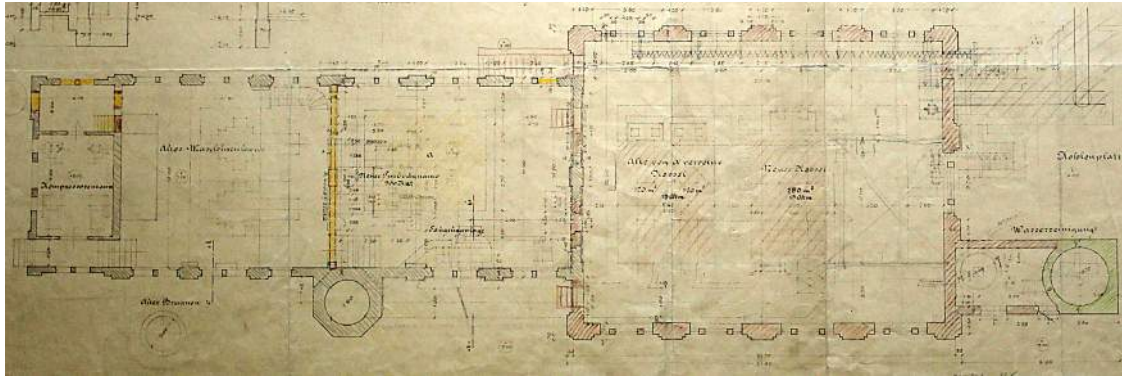


Abbildung 110: Grundrissdarstellung des rot markierten Zubaus; November 1917

Als „Projekt über die Vergrößerung der elektrischen Zentrale am Werft Korneuburg“ umfasst das Planblatt einen Grundriss, eine Längsansicht sowie zwei Schnitte durch das projektierte Gebäude. Es handelt sich hierbei um einen Baukörper in Ziegelbauweise mit Abmessungen von 21,80 m x 21,20 m, der an die nordwestliche Stirnseite des Bestandsobjektes angebaut wird. Durch die bedeutend größere Breite des Zubaus ergibt sich ein Vorsprung des neuen Baukörpers aus der Fassadenebene des Objekts aus dem Jahr 1911. Kleinere Eingriffe finden im Vorraum zum Kompressorenraum statt, der an seiner ursprünglichen Position erhalten bleibt. Eine wesentliche Veränderung findet jedoch durch den Abbruch der Wand zwischen ehemaligem Kesselhaus und Maschinenraum statt. Der große nunmehr offene Raum mit unterschiedlichen Niveaus wird fortan zur Gänze als Maschinenhaus genutzt während der Neubau als Kesselhaus fungieren soll. Der alte Kessel wandert in den Zubau, wo er gemeinsam mit einem zweiten Kessel neu versetzt wird. Verbunden wird der Alt- mit dem Neubau über eine kleine Treppe, die im Bereich einer bestehenden Öffnung in der Stirnseite des Altbaus angebracht wird. Parallel dazu liegt eine Treppe im Freien an der hafenseitigen Längsfassade, die den Zugang vom Außenraum in den Neubau gewährleistet. Auch an der gegenüberliegenden Längsfassade soll eine Außentreppe den Zugang zum neuen Kesselhaus ermöglichen. Der Haupteingang liegt aber in der Symmetrieachse der nordwestlichen Stirnseite des Zubaus. Sämtliche Fenster sind mit jeweils zwei Mauerwerkspfeilern identisch ausgebildet und liegen sich in den Längsfassaden exakt gegenüber.

Den Abschluss des Gebäudes in Richtung Nordwesten bildet ein Anbau an die Stirnseite des Zubaus, der für die Wasserreinigung vorgesehen ist.

Aus dem Querschnitt durch den Zubau ist zu erkennen, dass die beiden Dampfmaschinen wiederum deutlich über dem Außenniveau stehen. Darunter befindet sich entlang der landseitigen Außenwand ein Maschinensouterrain, das

möglicherweise für die Wartung der Maschinen benötigt wird. Gegenüber liegt ein Schacht, der wahrscheinlich für die Anspeisung der Dampfmaschinen konzipiert wurde. Belichtet wird das neue Kesselhaus über Fenster in beiden Längsfassaden sowie durch die walmdachförmige Oberlichtkonstruktion, die das Dach durchdringt. Als Tragwerk für die Dachkonstruktion soll wiederum ein Stahlfachwerk zur Anwendung kommen. Die durch diesen Stahlfachwerksträger generierte polygonale Dachform erinnert durch die unterschiedlich geneigten Dachflächen gewissermaßen an ein Mansarddach. Der Schnitt lässt außerdem erkennen, dass es sich grundsätzlich um ein Gebäude in Ziegelbauweise handelt, jedoch auch Beton im Bereich von Stützen und Überlagern sowie Fundamenten verwendet wird.

Wenngleich der Zubau in seiner Dimension bedeutend größer als der Bestandsbau geplant wird, versucht man über die gestalterische Verbindung der beiden Objekte über die Ausformulierung der Fassade zu erzielen. Wiederum kommen Pilaster zum Einsatz, die der Fassade eine vertikale Gliederung geben. Diese Pilaster mit geometrischem Dekor generieren vier Fassadenfelder, die allesamt mit den gleichen Fensteröffnungen versehen werden. Zur Anwendung kommen einmal mehr kleinteilige Glaselemente, die in einem rasterförmigen Metallgitter platziert werden. In jedem Feld sitzen jeweils drei Fenster nebeneinander, zwei schmalere außen, das ist mittlere bedeutend breiter. Eingfasst werden die Fassadenfelder durch den umlaufenden Sockel sowie durch geometrische Verzierungen unter dem Kranzgesimse, die in Ihrer Gestalt dem Dekor auf den Pilastern entsprechen. Den Gebäudeecken wird mittels floral gestalteten Attikaaufsätzen eine besondere Bedeutung zugewiesen. Über dem Gesimse spannt sich das mansardenähnliche Dach auf, das von den Giebelwänden eingfasst wird und von einer Glasoberlichtkonstruktion in Walmdachform an der höchsten Stelle durchdrungen wird. Eine Veränderung vollzieht sich laut vorliegender Ansicht auch am Bestandsgebäude, wo im Bereich des alten Kesselhauses die Obergaden ähnlichen Fenster zugemauert werden sollen. Zudem sollen die beiden satteldachförmigen Oberlichten vergrößert und zu einem einzigen zusammengefasst werden.

Am nordwestseitigen Anbau, der zur Wasserreinigung dient, findet man in Anlehnung an den großen Zubau wiederum dieselben Fenster- sowie Dekorelemente. Gedeckt wird der Appendix von einem flachen Walmdach. Der Querschnitt durch die Wasserreinigung verdeutlicht, dass der Wasserbehälter größtenteils aus Beton besteht. Darauf steht schließlich noch ein Ziegelmauerwerk, in welchem die Fensteröffnungen ausgespart werden und das Dach auflagert.

Bereits im darauffolgenden Jahr findet die Planung²⁴³ für die „Vergrößerung der elektrischen Zentrale Werfte Korneuburg“ statt, die vom 26. Februar 1918 stammt. Im Wesentlichen ist davon das Maschinen-Souterrain betroffen, wo Fenster sowie ein Zugang von außen durch neue Durchbrüche geschaffen werden. Neue Wände und Zwischenwände werden im Innenraum errichtet und auch eine neue Maschine wird an die landseitige Außenwand gestellt, wo sie direkt an den Schornstein angeschlossen wird.

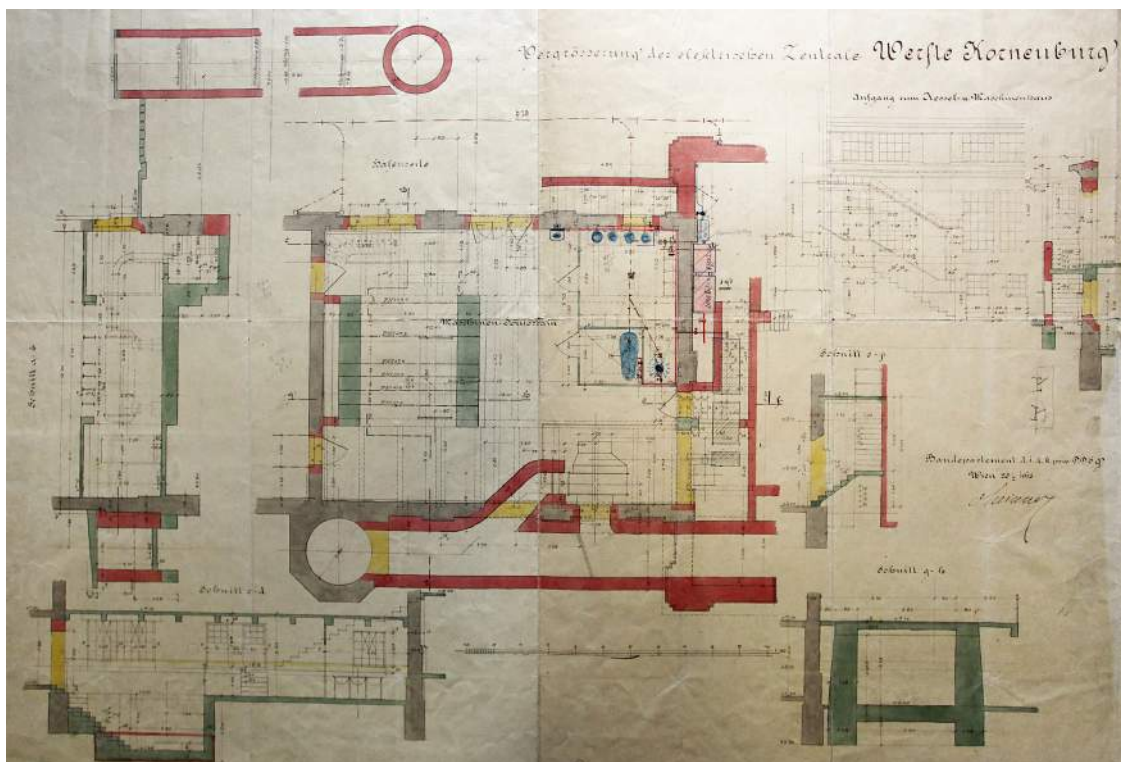


Abbildung 111: Umbauplanung von Othmar Leixner aus dem Jahr 1918

Wichtiger Teil dieser Baumaßnahme ist die Schaffung einer räumlichen Verbindung zwischen Maschinen-Souterrain und neuem Kesselhaus. Dafür werden Teile der Außenwand abgebrochen und eine zweiläufige Treppe neu gebaut. Zudem wird eine Außentreppe samt Überdachung an der hafenseitigen Fassade projektiert. Diese liegt an der Außenwand des ursprünglichen Baus von 1911 und läuft frontal auf das Erweiterungsgebäude von 1917 zu. Über diese Treppe gelangt man sowohl in das Hauptgeschoß des alten Gebäudes als auch in die über dem Außenniveau befindlichen Räumlichkeiten des Zubaus aus dem Jahr 1917.

²⁴³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Vergrößerung der elektrischen Zentrale Werfte Korneuburg.“, 26.2.1918

Ab 1926 erfolgt die Versorgung mit elektrischer Energie durch das stadteigene Kraftwerk von Korneuburg, damit endet die eigene Stromerzeugung in der Werft.²⁴⁴

Der „Plan zum Einbau von Werkstättenräumen etc. im Gebäude Nr. 63 (ehemalige Elektrizitätszentrale.)“ umfasst einen gesamten Plansatz mit Grundrissen aller Geschoße und den zugehörigen Längs- und Querschnitten.²⁴⁵ Die Planmappe ist auf den 7. Februar 1938 datiert und von Josef Sedivy gezeichnet. Aus den beiden Querschnitten durch die verschieden hohen Gebäude wird die Bedeutung des vorliegenden Eingriffes deutlich: Wie in Schnitt A-B dargestellt ist, werden in den Zubau aus dem Jahr 1917 insgesamt drei Geschoßdecken in Leichtbauweise eingezogen sodass insgesamt vier nutzbare Ebenen entstehen. Außerdem wird in die Gestalt des Daches eingegriffen und das vormalige Mansarddach zu einem Satteldach mit Hängerinnen umgebaut. Trotz einer Veränderung der Dachform bleibt das ursprüngliche Dachtragwerk samt Oberlichtkonstruktion erhalten.

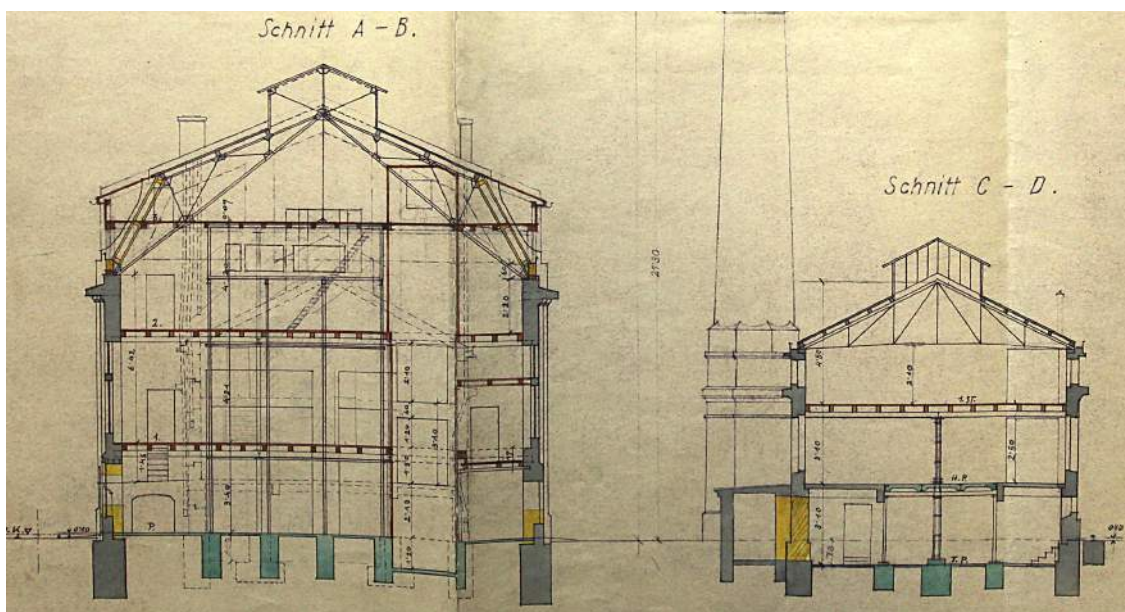


Abbildung 112: Schnitte A-B und C-D aus der Planmappe von 1938

Schnitt C-D durch den Bau aus dem Jahr 1911 zeigt ein ähnliches Bild, wenngleich die räumlichen Reserven bedeutend kleiner als im Zubau sind. So wird lediglich eine Zwischendecke in Skelettbauweise eingezogen und damit eine Nutzung im

²⁴⁴ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

²⁴⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: Planmappe „Plan zum Einbau von Werkstättenräumen etc. im Gebäude Nr. 63 (ehemalige Elektrizitätszentrale.)“, 7.2.1938

Dachgeschoß ermöglicht. Die Dachform und Konstruktion bleibt in diesem Fall unverändert.

Aufschlussreich für die geplante Veränderung mit dem Ziel einer Maximierung der nutzbaren Flächen ist der Längsschnitt E-F, welcher die räumliche Situation in allen vier Gebäudeteilen mit unterschiedlichen Niveaus und Gebäudehöhen darstellt. Demnach wird der Appendix, der seine Funktion als Wasserreinigung verliert, fortan als Erschließungsgebäude genutzt. Um auch in die beiden oberen Geschosse des ehemaligen Kesselhauses zu gelangen muss der Appendix jedoch aufgestockt und das Dach angehoben werden.

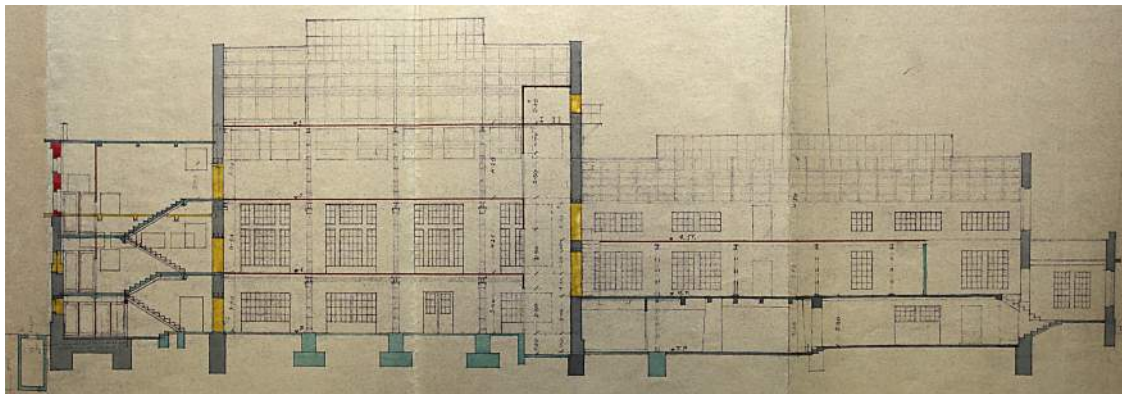


Abbildung 113: Darstellung der Maßnahmen im Längsschnitt; Planmappe 1938

Der Längsschnitt gibt auch Auskunft über die Konstruktion der neu zu errichtenden Geschößdecken in Skelettbauweise. Es handelt sich hierbei um eine Primärkonstruktion aus Stahlstützen und Stahlträgern, auf welchen die Sekundärkonstruktion aus Holzträgern aufliegt, die zugleich die Unterkonstruktion für den neuen Fußboden bilden.

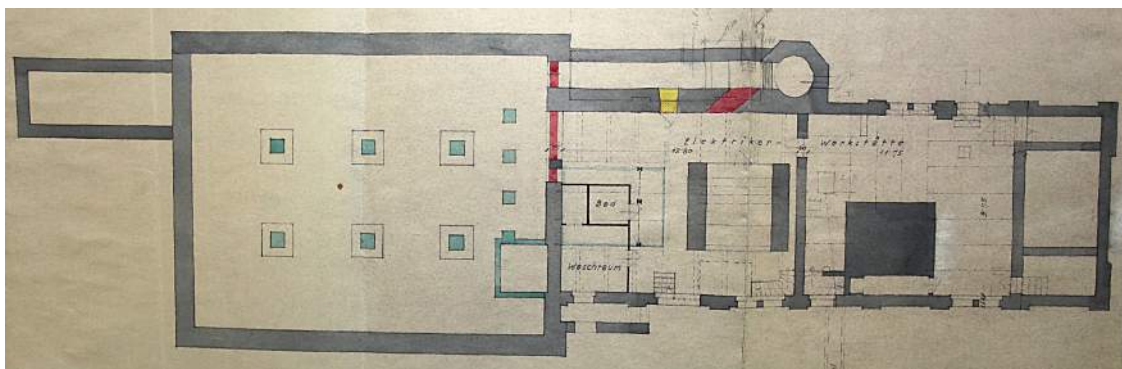


Abbildung 114: 1938 erfolgt der Einbau einer Elektrowerkstätte im vormaligen Maschinensouterrain

Im Folgenden werden die an Objekt 63 geplanten Maßnahmen und deren Funktionszuweisung geschosfweise von unten nach oben beschrieben. Im Maschinen-Souterrain des 1911 entstandenen Gebäudes wird eine Elektriker-Werkstätte samt Waschraum und Bad eingerichtet. Die Maschinen zur Produktion von elektrischem Strom werden abmontiert und im Zuge dessen auch Mauerdurchbrüche wieder verschlossen. Die 1918 hergestellte Verbindung zwischen dem vormaligen Maschinenhaus und dem Kesselhaus wird entfernt und auch die Maueröffnung verschlossen. Geschaffen wird lediglich eine kleine Öffnung, die in der landseitigen Außenwand liegt. Im Bereich des aus dem Jahr 1917 stammenden Zubaus werden neue Stützen, Fundamente und Wände für die Lastabtragung der neu eingezogenen Stahlkonstruktion geplant.

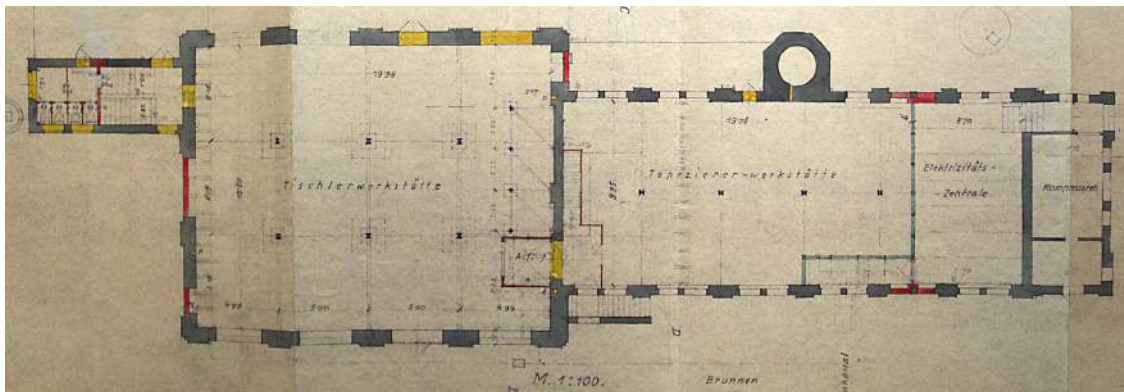


Abbildung 115: Grundrissdarstellung des Parterre sowie Hochparterre; Planmappe 1938

Der zweite Grundriss behandelt das Parterre sowie das Hochparterre. Demnach befinden sich im nordwestseitigen Appendix vier WCs sowie das Stiegenhaus mit der zweiläufigen Treppe. Zur besseren Belichtung und Belüftung werden mehrere Wanddurchbrüche hergestellt und mit Fenstern und Türen ausgestattet. Das alte Kesselhaus wird zu einer Tischlereiwerkstätte umfunktioniert in welcher es außer dem Aufzug keine weiteren räumlichen Einbauten gibt. Der Zugang erfolgt von der landseitigen Längsfassade, wo neben den zwei vorhandenen noch zwei weitere Wanddurchbrüche geschaffen werden. An der nordwestseitigen Stirnseite werden die Öffnungen mit Ziegelmauerwerk verschlossen. Die Zwischendecken werden von einem den Innenraum prägenden und nicht verkleideten Stahlskelett mit Spannweiten von etwa 5 m getragen. Der ursprüngliche Bau aus dem Jahr 1911 behält im südöstlichen Teile seine Funktion als Elektrizitätszentrale und Kompressorenraum, der Großteil der Fläche wird jedoch der neuen Tapeziererwerkstätte zugeschrieben. Diese

wird über die Außentreppe an der hafenseitigen Fassade erschlossen, vom Stiegenhaus aber durch einen Vorraum abgetrennt.

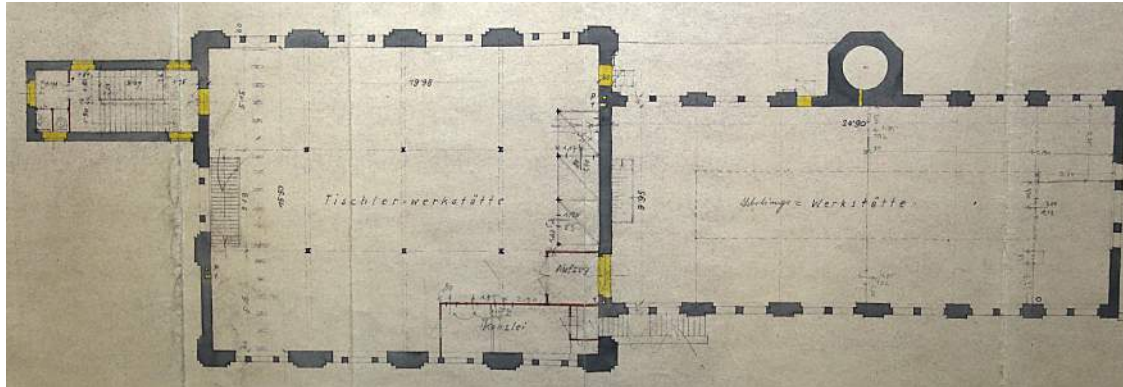


Abbildung 116: Im Obergeschoß befindliche Tischler sowie Lehrlingswerkstätte; Planmappe 1938

Im 1. Stock setzt sich die Tischlerwerkstätte nach selbem System wie im Parterre fort, lediglich eine Kanzlei an der hafenseitigen Fassade ist im Gegensatz zum Parterre hier vorzufinden. Über der Tapeziererwerkstätte befindet sich die Lehrlingswerkstätte der Tischler, welche die gesamte Fläche des Obergeschoßes einnimmt und über eine einläufige Treppe mit dem Hochparterre verbunden ist. Die Lehrlingswerkstätte wird vom ursprünglichen Dachtragwerk stützenfrei überspannt und wird neben den Fenstern in der Außenwand auch über das Oberlicht mit Tageslicht versorgt.

Im 2. Stock befindet sich ein weiteres Geschoß, das als Tischlerwerkstätte genutzt werden soll und im Wesentlichen den darunterliegenden Geschoßen entspricht. Dieses Geschoß wird durch die Veränderung des Daches, wie sie im Schnitt beschrieben ist, bis zu den Außenwänden nutzbar. Das stützenfreie Dachgeschoß dient als Lagerraum für die Tischlerwerkstätten in den unteren Geschoßen.

Für die Ausstattung der Tischlerwerkstätte im Parterre liegt ein Maschinenplan vom 25. April 1938 vor, auf dem eine große sowie eine kleine Drehbank, eine horizontale Bohrmaschine, eine Dickenhobelmaschine, eine Abrichte- und Hobelmaschine, zwei Kreissägen, eine Fräsmaschine sowie eine Bandsäge vermerkt sind.

Bereits wenige Monate später erfolgt ein weiterer Umbau, der auf einem Plan²⁴⁶ für die Spritzlackiererei vom 17. November 1938 zu sehen ist. Dieser zeigt, dass im Bereich der Lehrwerkstätte Zwischenwände zur Einrichtung einer Lackiererei eingezogen werden.

²⁴⁶ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Spritzlackiererei begonnen 17/11 1938“, 17.11.1938

Bauliche Veränderungen in Form von zusätzlichen Zwischenwänden passieren auch im 1. Stock der Tischlerwerkstätte, wo in Verlängerung der bestehenden Kanzlei zusätzliche Räume entlang der hafenseitigen Außenwand geschaffen werden. Diesen werden auf einem Maschinen-Plan vom 24. April 1947 schließlich auch Raumnutzungen wie Büro oder Magazin zugeordnet. Neben dem Aufzug wird im 1. Stock der Tischlerwerkstätte ein neues Werkzeugmagazin eingerichtet.

Eine wesentliche Veränderung am ursprünglichen Gebäude vollzieht sich auf Grundlage eines Umbauplanes vom 15. März 1950, auf welchem die Hebung der Dachkonstruktion dargestellt wird.

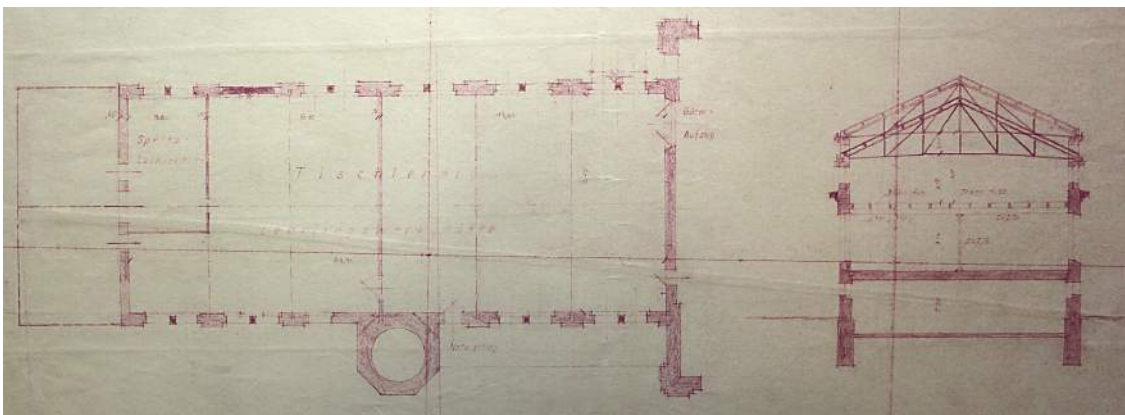


Abbildung 117: Anhebung der Dachkonstruktion auf dem Bau aus dem Jahr 1911

Diese Maßnahme bedeutet eine Anhebung des Dachstuhles samt Dachhaut und betrifft ausschließlich den Bau aus dem Jahr 1911. Die Dachkonstruktion lagert fortan auf den ebenfalls im Zuge dieses Umbaus erhöhten Außenwänden auf. Aus dem Querschnitt ist zu erkennen, dass sich im neu aufgemauerten Teil der Außenwände auch Fensteröffnungen befinden.

Bereits im darauffolgenden Jahr wird die Tischlerwerkstätte abermals mit neuen Maschinen ausgestattet. Der Maschinenplan ist auf den 22. Oktober 1951 datiert und zeigt keine baulichen und räumlichen Veränderungen im Bereich der Tischlerwerkstätte.

Eine vom 21. Jänner 1958 stammende „Skizze zur Errichtung der Zentralheizung in Politier- und Spritzlackierraum im Geb. 63“ zeigt kleinere Umbaumaßnahmen, die hauptsächlich das Kellergeschoß des aus 1911 stammenden Gebäudeteils betreffen.



Abbildung 118: Auf einem Foto aus dem Jahr 1955 ist der markante Schornstein mit dem aufgesetzten Wasserhochbehälter noch existent

Der jüngste vorliegende Plan ist wiederum ein Maschinenplan welcher die stetigen Investitionen in die technische Ausstattung der Werkstätten in Objekt 63 bestätigt.²⁴⁷ Neben der ausführlichen Beschreibung der Ausstattung mit Maschinen findet sich auf diesem Plan ein naheliegender Hinweis im Hinblick auf die Abtragung des prägnanten Schornsteines an der landseitigen Längsfassade. Man findet auf diesem Planblatt den Wortlaut „abgetragen 10.7.79“.

Dieses Datum erscheint insofern für den Abbruch des Schornsteins plausibel, da dieser auf einem Foto aus dem Jahr 1955 noch vorhanden ist, auf einem weiteren aus dem Jahr 1982 jedoch nicht mehr vorhanden ist.²⁴⁸

Des Weiteren liegen zwei Planblätter vor, die jedoch nicht datiert und deswegen schwer in die Chronologie der Umbaumaßnahmen einzuordnen sind. Geht man von einem Abbruch des Schornsteins im Jahr 1979 aus, so sind beide Pläne aufgrund des noch vorhandenen Schornsteins definitiv älter als 1979.

Ein letztes mal dokumentiert ist Objekt 63 auf den Fotografien von Gerhard Stadler aus dem Jahr 1991. Das Objekt ist auf diesen Bildern in einem äußerlich sehr gut erhaltenen

²⁴⁷ BARTOS, Anita, Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg, S. 14

²⁴⁸ BARTOS, Anita, Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg, S. 15

Zustand zu sehen und entspricht in weiten Teilen den letztgültigen Umbauplänen. Auffällig ist aber, dass die charakteristischen Oberlichtkonstruktionen in den Dächern nicht mehr vorhanden sind.



Abbildung 119: Stadler dokumentierte die ehemalige Dampfkraftanlage noch 1991

ZUSTAND HEUTE

Infolge wirtschaftlicher Probleme und der damit einhergehenden Schließung des Werftbetriebes wurde Objekt 63 im Mai 1995 zur Gänze abgebrochen und ist somit heute nicht mehr existent.²⁴⁹

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 63

Der ursprüngliche Bau, der auf einem Entwurfsplan vom 12. September 1911²⁵⁰ zu sehen ist, zeigt einen rechteckigen Bau mit Seitenlängen von 30,30 m x 10,30 m. Es handelt sich hierbei grundsätzlich um ein eingeschößiges Bauwerk dessen Räume aber auf sehr unterschiedlichen Niveaus liegen. Insgesamt besteht der ursprüngliche Bau aus drei Räumen mit verschiedenen Raumhöhen, die in der Längsansicht den

²⁴⁹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 13.10.2015

²⁵⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Projekt über die Errichtung einer neuen Dampfkraftanlage auf der Schiffswerfte der Ersten k.k.priv. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft in Korneuburg.“, 12.9.1911

Eindruck vermitteln, dass es sich um drei aneinandergereihte Objekte mit unterschiedlichen Gebäudehöhen handelt. Alle drei Dächer werden von einem Satteldach eingedeckt, dessen tragende Konstruktion aus Stahlfachwerksträgern besteht. Die Dächer des Maschinen- und Kesselhauses werden an der höchsten Stelle von satteldachförmigen Oberlichtkonstruktionen durchdrungen. An der landseitigen Fassade steht ein Schornstein mit einem Innendurchmesser von 2,50 m und einer Höhe von 35 m, an welchem die im Kesselhaus stehende Dampfmaschine angeschlossen wird.²⁵¹

1918 findet ein großer Umbau statt, der etwa einer Verdoppelung der Flächen entspricht und das Erscheinungsbild des Gebäudes nachhaltig prägt. Objekt 63 wird in nordöstliche Richtung durch einen etwas breiteren Bau verlängert. Im Lageplan von 1918 ist der alte Bau als Elektrische Zentrale/Maschinenraum gekennzeichnet, der neue Bau beherbergt demnach das Kesselhaus mit angeschlossener Wasserreinigung und Kohlenplatz.

In weiterer Folge kommt es zu weiteren Umbaumaßnahmen, das Erscheinungsbild wird jedoch nicht mehr entscheidend verändert. Objekt 63 hat bis ins Jahr 1993 Bestand und wird im Zuge der Schließung des Werftbetriebes im selben Jahr abgetragen.



Abbildung 120: Im Vordergrund die Objekte 5, 55, 66 und 68; Im Hintergrund Objekt 63, Stadler 1991

²⁵¹ BARTOS, Anita, Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg, S. 7

OBJEKT 69 – Feuerwehr, Sanität und Tischlermagazin

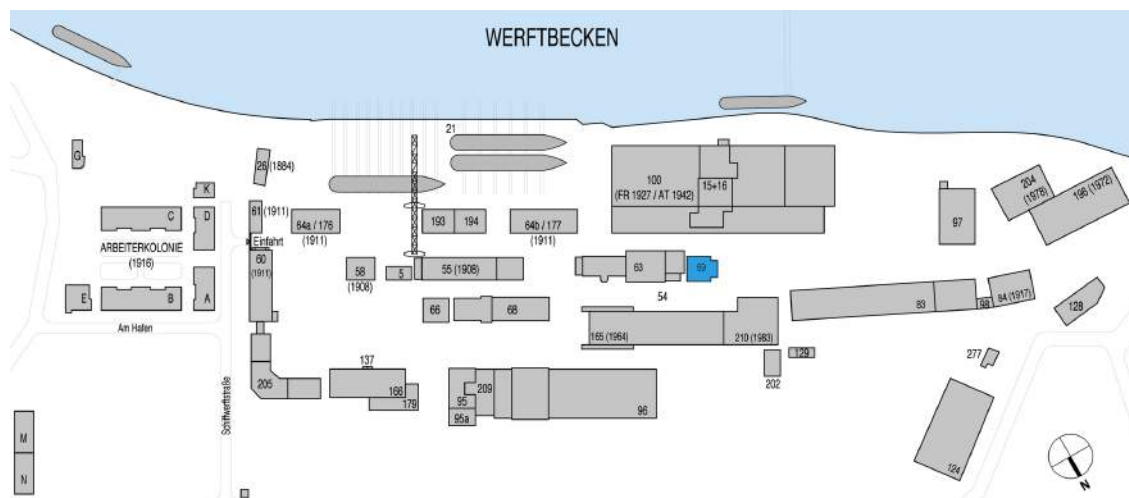


Abbildung 121: Blau markiert das Feuerwehr- und Sanitätsgebäude mit der Objektnummer 69

PLANUNG

Erstmals erwähnt wird das Objekt 69 als „projektiertes Feuerwehr- und Sanitätsgebäude“ auf dem Lageplan von September 1913. Es soll sich zwischen der elektrischen Zentrale und dem als Bretterlager genutzten Objekt 34 befinden. Im Lageplan wird klar gemacht, dass es sich hierbei um einen quadratischen Solitär mit einer Seitenlänge von 13,40 m handelt, der zum Teil die Fläche eines nicht näher definierten Bestandsgebäudes einnehmen soll.

Othmar Leixner zeichnet für den im Dezember 1913 entstandenen „Entwurf zu einem Gebäude für Feuerwehr, Sanität und Tischlermagazin“ verantwortlich. Er bildet das geplante Objekt im Maßstab 1:200 in drei Grundrissen, einem Schnitt sowie zwei Ansichten ab.

Die Fundamentierung folgt grundsätzlich den Außenwänden und wird im Rauminnen um zwei punktförmige Fundamente ergänzt.

Leixner teilt das Erdgeschoß in drei Räume auf: Die größte Fläche wird vom Geräteraum eingenommen, der mit einem eigenen Zimmer für die Feuerwehr direkt verbunden ist. Das Feuerwehrzimmer wird direkt vom Außenraum erschlossen. Der Geräteraum wird von mehreren Einfahrtstoren geprägt, die in drei verschiedenen Fassaden liegen. Daneben liegt ein Zimmer für die Sanität, das wie das Feuerwehrzimmer einen direkten Zugang vom Außenraum besitzt. Alle drei Räume

werden über Fensteröffnungen zumindest von zwei Seiten belichtet. Insgesamt misst das Gebäude in Übereinstimmung mit dem Lageplan von September 1913 im Erdgeschoß 13,40 m x 13,40 m.

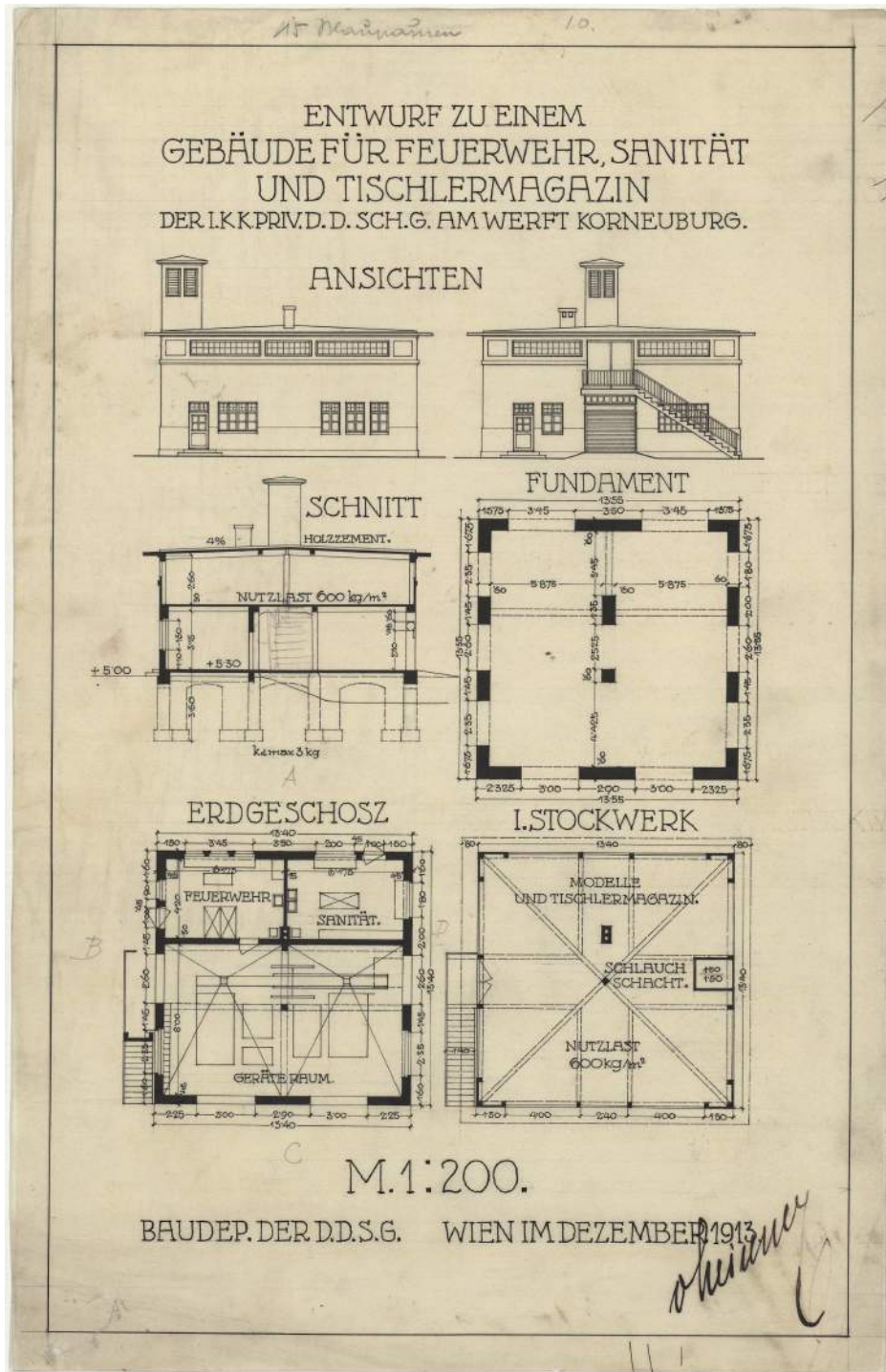


Abbildung 122: Leixners Originalplan vom Dezember 1913

Im Obergeschoß teilt Leixner dem „Modelle und Tischlermagazin“ abzüglich des mehrgeschoßigen Schlauchschachts die gesamte Fläche zu. Zentral im Raum steht eine einzige Stütze, die gemeinsam mit den Stützen auf den Außenwänden die Dachlasten abträgt. Als zu erwartende Nutzlast wird für das Obergeschoß eine Flächenlast von 600 kg/m² angenommen. Erschlossen wird das Obergeschoß über eine einläufige Außentreppe an der südöstlichen Fassade, welche Objekt 63 zugewandt ist.

Der Querschnitt durch das gegenständliche Objekt gibt insbesondere Auskunft über die Dachkonstruktion, die als Zeltdach mit einer Steigung von lediglich 4 % ausgeführt ist. Als Deckmaterial kommt in diesem Fall Holzzement zum Einsatz. Prägend für das Gebäude sind der markante, umlaufende Dachvorsprung sowie der an der Nordwestseite stehende Schlauchturm, der ebenfalls von einem Zeltdach mit Dachvorsprung abgeschlossen wird.

Als Ansichten sind auf diesem Entwurfsplanblatt die südwestliche sowie die südöstliche Fassade dargestellt. Beide Fassaden sind durch einen zweiteiligen und umlaufenden Sockel gekennzeichnet, der bis knapp über die Parapethöhe der Erdgeschoßfenster reicht. Darüber spannt sich das Hauptfassadenfeld auf, das nach oben hin von einem Gesimse eingefangen wird. Zwischen Gesimse und Dachvorsprung liegen horizontale Fensterbänder, die an den Gebäudeecken von geometrischem Dekor begrenzt werden. Darüber spannt sich das Zeltdach auf. Der Kamin wie auch der Schlauchturm liegen exakt in den Symmetrieachsen des Gebäudes und sprengen den ansonsten streng symmetrischen Baukörper auf.

Sämtliche Fenster- und Türöffnungen sprechen eine einheitliche Sprache, die Fensterformate variieren jedoch. Vor den Eingangstüren zu den Erdgeschoßräumen sind Vorlegestufen zu sehen während zu den Einfahrtstoren Rampen hinaufführen. In der Symmetrieachse der südöstlichen Fassade liegt im Erdgeschoß das Einfahrtstor zum Geräteraum, im Geschoß darüber nimmt die doppelflügelige Eingangstür exakt diese Fluchten auf. Interessant ist, dass die Außentreppe, die zum Obergeschoß führt, direkt am Fenster des erdgeschoßigen Geräteraumes entlangläuft.

Im Juni 1914, also etwa ein halbes Jahr später wird das zuvor eher konzeptionell visualisierte und von nun an als „Feuerwehrdepot“ bezeichnete Objekt 69 detaillierter dargestellt.²⁵² Bis auf die detailliertere Plandarstellung bringt der vorliegende Grundriss allerdings keine neuen Erkenntnisse, da dieser mit dem Entwurfsplan im

²⁵² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Bau: Feuerwehrdepot der erst. k.k.priv. D.D.S.G. am Werft Korneuburg.“ Ansichten A+B, Juni 1914

Maßstab 1:200 übereinstimmt. Dies gilt grundsätzlich auch für Ansicht A, neben welcher sich jedoch ein Systemschnitt durch die Fassade befindet, der Auskunft über den Dachvorsprung, Fensterausbildung und Raumhöhen gibt. Demnach handelt es sich im Erdgeschoß um ein 160 cm hohes, zweischaliges Fenstersystem wobei die über dem Kämpfer liegenden Fensterteile als Kippflügel geplant sind. Im Gegensatz dazu plant man für die Fensterbänder im Obergeschoß nur eine Einfachverglasung mit einer Höhe von 80 cm.

Ansicht B bringt ebenfalls keine grundlegenden Veränderungen im Vergleich zur Entwurfsplanung vom Dezember 1913 mit sich. Leicht verändert zeigt sich das Metallgeländer an der Außentreppe, das durch zusätzliche Diagonalstäbe etwas schmuckvoller ausformuliert wird. Der unter Ansicht B liegende Horizontalschnitt durch die Außenwand im Erdgeschoß zeigt, dass die Eingangstür auch zweischalig ausgeführt werden soll. Somit öffnet sich der äußere Flügel nach außen, der Innere in den Innenraum.

Das nächste Planblatt²⁵³ vom Juni 1914 stellt das Feuerwehrdepot in zwei weiteren Ansichten sowie einem Schnitt durch den Schlauchturm dar. Es handelt sich hierbei um die Ansichten, die Leixner im Dezember 1913 noch nicht dargestellt hatte. Ansicht C beschreibt die nordöstliche Fassade, die grundsätzlich dem umlaufenden Fassadensystem folgt. Symmetrisch aufgeteilt sitzen zwei Einfahrtstore mit Rollbalken in der Fassade. Über den Rollbalken sitzen über die gesamte Breite der Tore Fenster mit kleinteiligen Glaselementen. Ansonsten bleibt das untere Fassadenfeld inklusive Sockel frei von weiteren Öffnungen, im Obergeschoß wiederholen sich die bereits von den anderen Fassaden bekannten Oberlichtbänder.

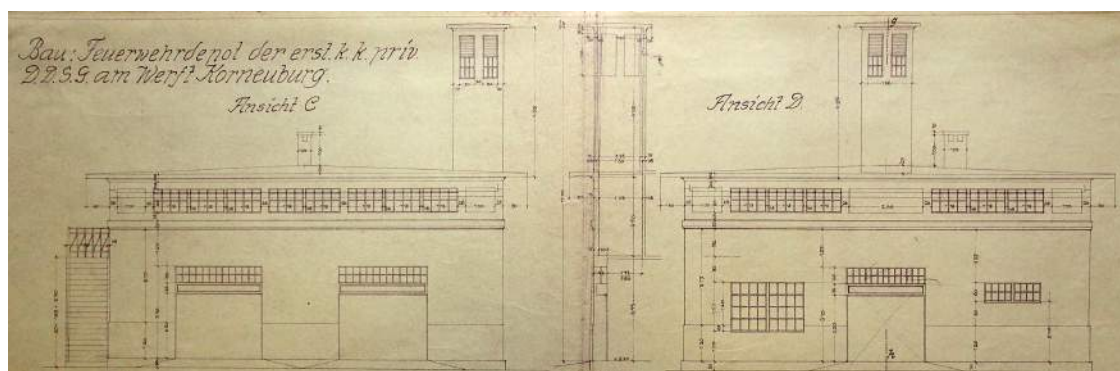


Abbildung 123: Leixner stellt im Juni 1914 die Ansichten C und D dar

²⁵³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Bau: Feuerwehrdepot der erst. k.k.priv. D.D.S.G. am Werft Korneuburg.“ Ansichten C+D, Juni 1914

Ansicht D zeigt ebenfalls das gewohnte Bild. In der Symmetrieachse liegt wiederum ein Einfahrtstor mit Rollbalken und Oberlicht. Links davon liegt ein großes Doppelflügel Fenster, das Licht in den Geräteraum bringt. Rechts vom Tor befindet sich ein kleineres Oberlicht, das Licht in den Sanitätsraum bringt und dessen Intimität trotzdem bewahrt. Unter dem Dachvorsprung befinden sich wiederum das horizontal Fensterband, das an dieser Fassadenseite allerdings in der Symmetrieachse von einem opaken Feld unterbrochen wird, das den Schlauchturm sowie die Symmetrie des Gebäudes zusätzlich betont. Der Schlauchturm ist 166 cm breit und wird über zwei hochformatige Öffnungen pro Fassadenseite belichtet und zur Trocknung der Schläuche auch belüftet. Vom Außenniveau ausgehend misst der Schlauchturm eine Gesamthöhe von etwas mehr als 11 m, wobei der Turm im Innenraum erst ab Unterkante der Geschößdecke beginnt. Im Erdgeschoß ist der Schlauchturm somit nur als Deckenöffnung vorhanden.

Die Errichtung von Objekt 69 dürfte im Jahr 1914 vonstatten gegangen sein. 1918 wird das Gebäude auf einem Lageplan als „Feuerlöschrequisitendepot u. Sanitätszimmer“ geführt.²⁵⁴

UMBAUTEN

Den ersten Umbau an Objekt 69 dokumentiert zunächst ein auf den 12. Dezember 1940 datiertes Planblatt mit eher schematischen Zeichnungen im Maßstab 1:200.²⁵⁵ Objekt 69 wird als „Feuerwehr u. Sanitätsgebäude“ betitelt und soll in seiner Gestalt doch wesentlich verändert werden. Demnach soll der alte Schlauchturm abgebrochen werden um einem neuen Turm zu weichen. Der neue Turm übernimmt gleichermaßen die Funktionen eines Schlauch- und Übungsturmes und bietet im Dachraum Platz für einen Beobachterstand. Die Belichtung erfolgt über zumindest zwei übereinanderliegende Fenster in den Außenwänden des Turmes. Als Dachform kommt ein simples Satteldach zum Einsatz, das den im Grundriss quadratischen Turm überdeckt.

²⁵⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Situationsplan der Werftanlage der I. D.D.S.G. in Korneuburg.“, Dezember 1918

²⁵⁵ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Feuerwehr u. Sanitätsgebäude“, 12.12.1940

Auch im Grundriss verändert sich das Gebäude zu Beginn der 1940er Jahre stark. Während der Turm nach außen wandert wird die zuvor außenliegende Erschließung nun ins Gebäudeinnere verschoben. Die Errichtung eines Stiegenhauses geht auf Kosten der Flächen des Geräteraumes, der aber auch weiterhin den größten Anteil an der Grundfläche des Gebäudes einnimmt.²⁵⁶ Platziert wird das neue Stiegenhaus an der Südostseite des Gebäudes, wo man direkt von außen in dieses gelangen kann. Die beiden Räume an der Südwestseite werden im Zuge des Umbaus in insgesamt fünf kleinere Zimmer aufgeteilt und werden als Vorraum, Warteraum, als Zimmer für den Sanitätsgehilfen, als Behandlungs- sowie als Arztzimmer genutzt.

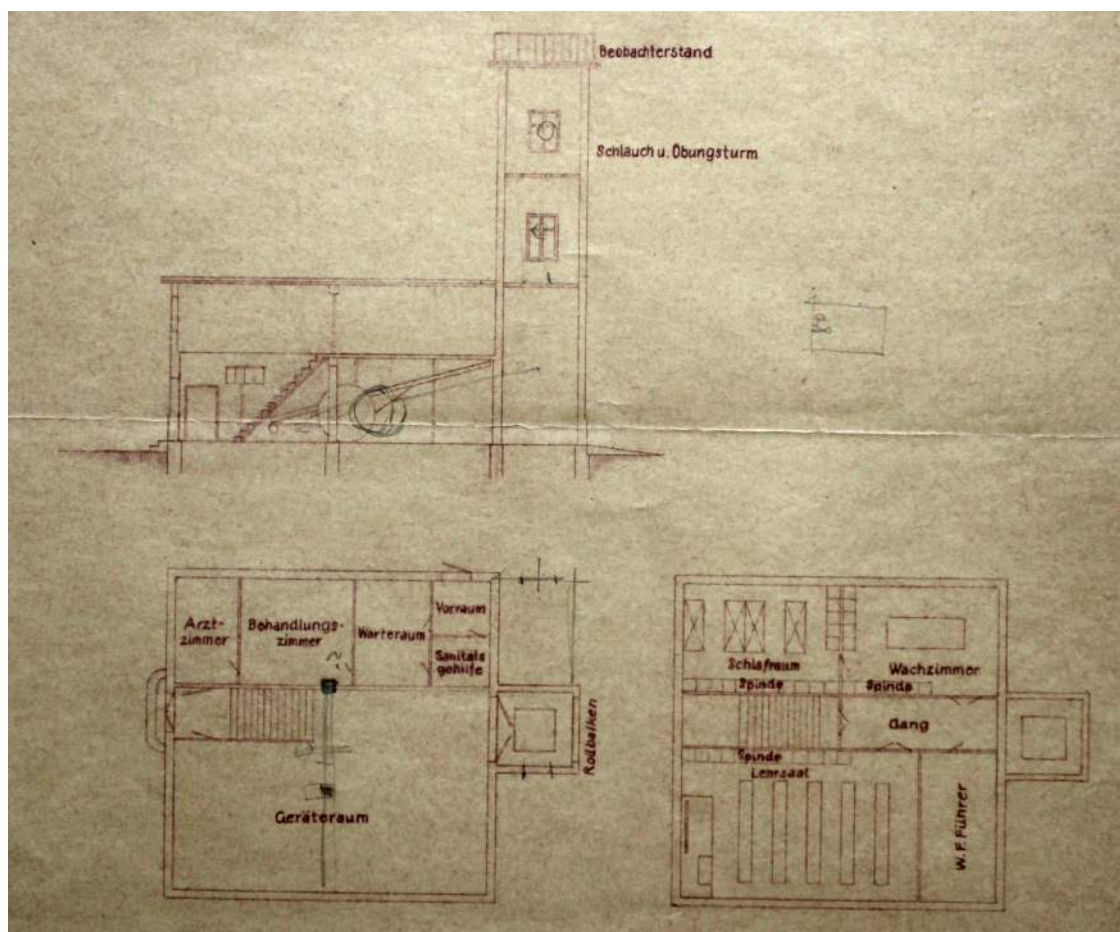


Abbildung 124: Ausschnitt des Umbauplanes aus dem Jahr 1940

Im Obergeschoß befinden sich weitere Räume, die hauptsächlich von einem in Verlängerung des Stiegenhauses liegenden Ganges erschlossen werden. An der rechten Gangseite liegen ein Lehrsaal sowie ein Zimmer für den „W.F.Führer“,

²⁵⁶ BARTOS, Anita, Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg, S. 20

gegenüber befindet sich das Wachzimmer, an welches ein Schlafraum angeschlossen ist.

Leicht verändert und deutlich detaillierter dargestellt werden die projektierten Umbaumaßnahmen schlussendlich auf zwei weiteren Planblättern.^{257 + 258} Der Erdgeschoßplan ist auf den 18. Mai 1941 datiert, das Planblatt mit dem Obergeschoß enthält kein Plandatum. Der übereinstimmende Planinhalt lässt jedoch keine Zweifel an der Zusammengehörigkeit dieser beiden Pläne offen. Im Unterschied zu den Plänen aus dem Jahr 1940 soll an der Nordwestseite nicht nur mehr der Turm sondern zwei weitere Räume im Erd- und Obergeschoß gebaut werden.

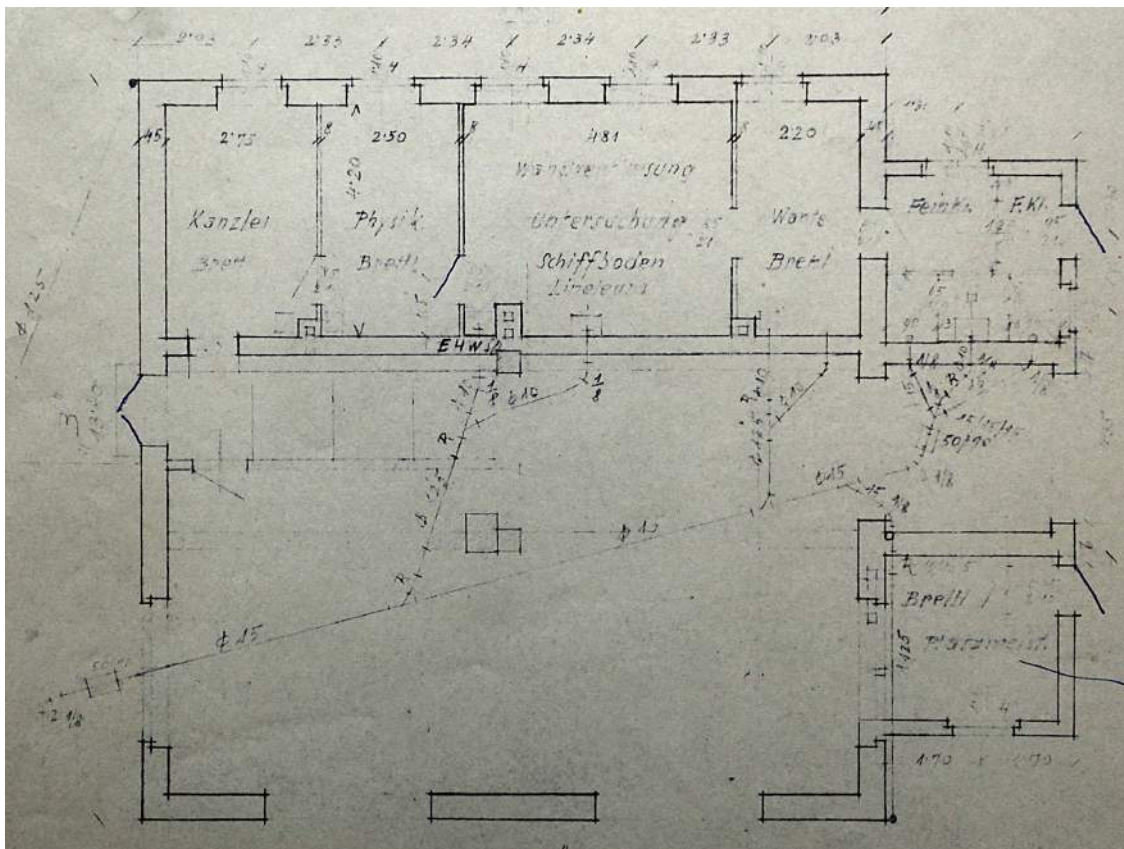


Abbildung 125: Planausschnitt des Umbauplanes von 1941

Im Erdgeschoß findet in einem der beiden Räume neben dem Turm ein Platzmeister seinen Raum. Die geplante Nutzung des gegenüberliegenden Raumes ist aufgrund der schlechten Lesbarkeit des Textes nicht rekonstruierbar. Es erscheint jedoch sehr realistisch, dass dieser Raum als Eingangsbereich und Vorraum für den

²⁵⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg, Ausbau Geb. 69, Sanitätsräume“, Erdgeschoß, 18.5.1941

²⁵⁸ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg, Ausbau Geb. 69, Sanitätsräume“, Obergeschoß, vermutlich 18.5.1941

darauffolgenden Wartebereich dienen sollte. Im Anschluss an den Warteraum befindet sich der Untersuchungsraum, dahinter noch ein Raum mit der Benennung „Physik“ sowie eine Kanzlei. Das Stiegenhaus und somit die Erschließung des Obergeschoßes bleibt zu den Plänen aus 1940 ident.

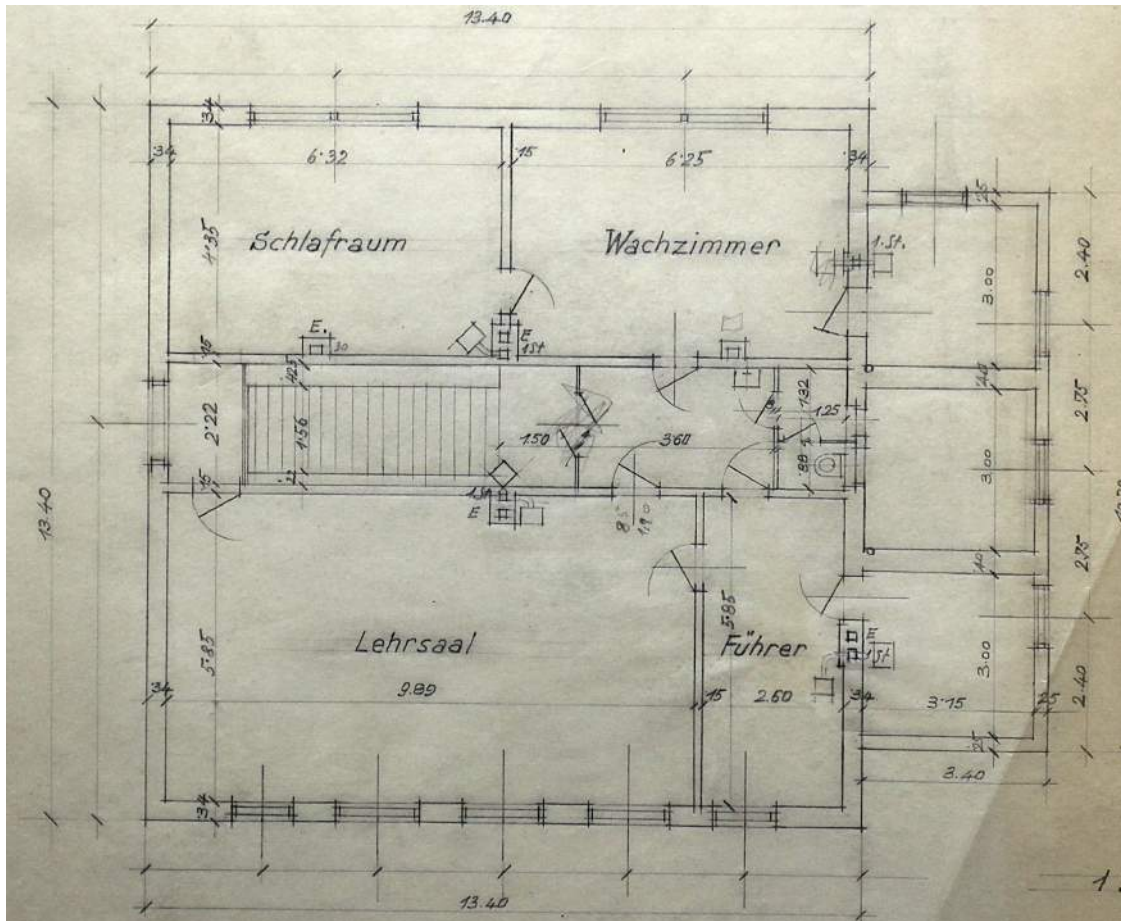


Abbildung 126: Geplante Raumorganisation im Zuge des Umbaus von 1941

Nur geringfügig verändert zeigt sich die Raumorganisation im Obergeschoß. Der Lehrsaal erhält einen zusätzlichen Nebenraum an der Südostseite, das Wachzimmer sowie das Zimmer für den Führer beanspruchen die neben dem Turm befindlichen neu geschaffenen Flächen. Am Ende des Ganges wird zudem noch eine WC-Anlage installiert.

Ob es in den darauffolgenden Jahrzehnten bis zur Schließung der Werft zu weiteren Umbaumaßnahmen an Objekt 69 kam, ist nicht hinlänglich geklärt. Es liegen jedoch keine Pläne vor, die derartige Maßnahmen dokumentieren würden. Ein Foto, das während des Hochwassers 1954 aufgenommen wurde, zeigt allerdings, dass der Schlauchturm bereits zu diesem Zeitpunkt nicht mehr existent war.



Abbildung 127: Objekt 69 ohne Schlauchturm ist durch das Verdecken von Objekt 63 nur geringfügig erkennbar; Im Stadtmuseum Korneuburg befindliche Aufnahme während des Hochwassers von 1954

ZUSTAND HEUTE

Das ehemalige Feuerwehr- und Sanitätshaus mit der Objektnummer 69 wurde wie Objekt 63 im Jahr 1995 abgebrochen und ist somit nicht mehr existent.

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 69

Die Entwurfspläne von Othmar v. Leixner aus dem Jahr 1913,²⁵⁹ des heute nicht mehr existenten Objekts 69, einem Bau für Feuerwehr, Sanität und Tischlermagazin, zeigen ein zweigeschoßiges Gebäude auf exakt quadratischem Grundriss. Im Erdgeschoß befand sich ein Geräteraum, die Sanität und ein Raum für die Feuerwehr. Über eine Außentreppe erschloss man das Obergeschoß, das Modelle und ein Tischlermagazin beherbergen sollte. In den Plänen von 1913 sind nur die Ansichten A und B

²⁵⁹ Österreichisches Staatsarchiv: „Entwurf zu einem Gebäude für Feuerwehr, Sanität und Tischlermagazin der 1.k.k.priv. D.D.Sch.G. am Werft Korneuburg.“, Dezember 1913

ausgearbeitet. Im Planmaterial von 1914, in selbigem erfolgte auch die Errichtung des Gebäudes, sind alle Ansichten gezeichnet. Die Fassade in Ansicht A zeigt eine Eingangstür, daneben ein Doppelflügel Fenster und weiters die drei Fenster für den Raum der Feuerwehr im Erdgeschoß. Das Obergeschoß wird über ein dreiteiliges Fensterband belichtet. Ansicht C ist ähnlich, im Erdgeschoß befinden sich jedoch zwei Einfahrtstore. In Ansicht B ist im Erdgeschoß wiederum ein Eingang mit danebenliegendem Fenster zu sehen. In der Mittelachse befindet sich ein weiteres Einfahrtstor, rechts daneben ein Doppelflügel Fenster. An dieser Seite führt die Außentreppe in das erste Obergeschoß dessen Eingang ebenfalls in der Mittelachse liegt. Links und rechts davon wie an allen

Fassadenseiten horizontal betonte Fenster. Ansicht D zeigt in der Symmetrieachse ebenfalls ein Eingangstor, links davon ein Doppelflügel Fenster, rechts davon eine Oberlichte. Ein Schlauchturm in der Symmetrieachse prägt diese Ansicht. Der quadratische Schlauchturm besitzt auf allen vier Seiten zwei Öffnungen. Das Dach ist als Zeltdach mit einer Neigung von 4% ausgeführt. Das Dach wird vom Schlauchturm und von einem Kamin durchdrungen. Pläne aus den Jahren 1940/41 lassen auf An- und Umbauten am Objekt 69 schließen. Die Außentreppe rückt nach innen in einen neu geschaffenen Eingangsbereich. Der Schlauchturm, der zuvor in der Fassadenebene lag wird nach außen gerückt und erhält einen Eingang. Der Grundriss im Erdgeschoß wird kleinteiliger, der Geräteraum bleibt der größte Raum. Das Obergeschoß verändert sich funktional. Ein Schlafraum, ein Wachzimmer, ein Führerzimmer und ein Lehrsaal werden errichtet. Anbauten an den Schlauchturm beinhalten kleine Räumlichkeiten, durch die der Sanitätsteil beziehungsweise der Geräteraum betreten werden konnte. Der Schlauchturm wurde allenfalls zwischen 1941 und 1982 abgetragen. 1993 erfolgte der Abriss des gesamten Objekts.

OBJEKT 83 – Schiffsschmiede Stapel 3

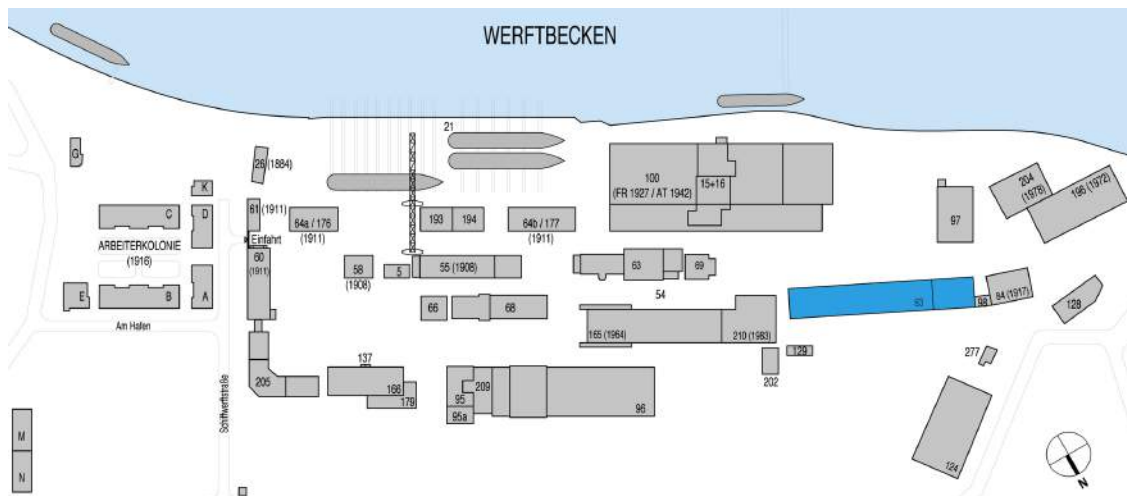


Abbildung 128: Blau markiert die ehemalige Schiffsschmiede mit der Objektnummer 83

PLANUNG

Zum ersten mal erwähnt werden Objekt 83 (Schiffsschmiede) und Objekt 84 (Zimmerei) auf dem von Othmar v. Leixner gezeichneten Lageplan²⁶⁰ vom September 1913.

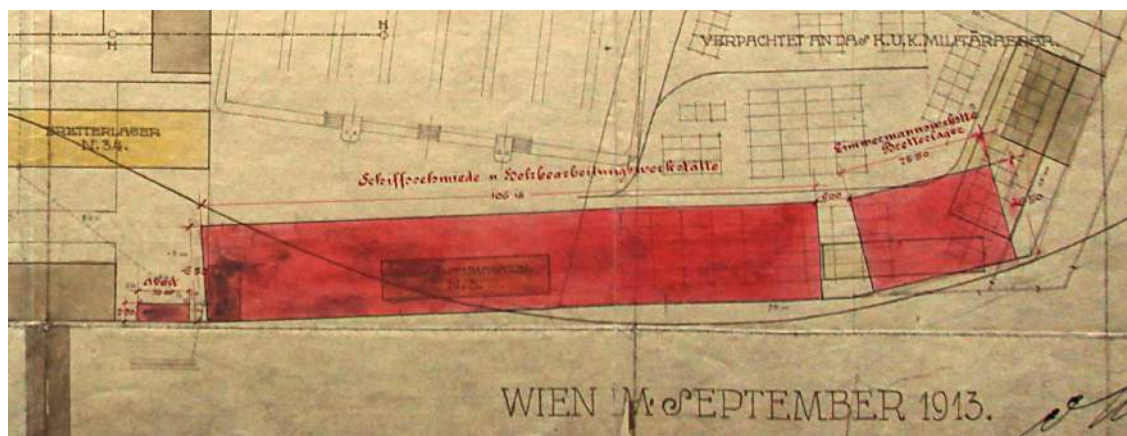


Abbildung 129: Als projektierte Gebäude in rot eingezeichnet die Objekte 83 + 84

Im Maßstab 1:500 werden die Ausbaupläne auf dem Gelände der Werft Korneuburg im Bereich des dritten Stapels deutlich visualisiert. Die Gleisführung der Werksbahn

²⁶⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Situation der Werftanlage der I.k.k.priv. D.D.S.G. in Korneuburg.“, Sept. 1913

und dessen Anschluss an die Produktionsgebäude ist ebenfalls auf diesem Plan zu sehen.²⁶¹

Vier Jahre nach der erstmaligen Erwähnung von Objekt 83 auf dem Lageplan von 1913 werden ab Juni 1917 Ausführungspläne²⁶² durch Othmar v. Leixner erstellt. Der erste Plan datiert auf den 20. Juni 1917 und trägt den Titel „Bau der 2. Schiffsschmiede am Werft Korneuburg“. Auf diesem befinden sich zwei Grundrisse: Der obere Plan zeigt die Fundamentierung und den Sockel des Gebäudes, der untere zeigt das Erdgeschoß und dessen räumliche Organisation sowie die Anordnung sämtlicher Maschinen und Gerätschaften.

Bei Objekt 83 handelt es sich um ein langgezogenes, rechteckiges Gebäude in Ziegel-Massivbauweise mit Seitenlängen von 106,61 m x 16,77 m und einem Achsmaß in Längsrichtung von 600 cm. Die stirnseitigen Außenwände sowie die südseitige Außenwand stehen auf frostfrei gegründeten Streifenfundamenten, die 110 cm breit und 80 cm hoch sind.

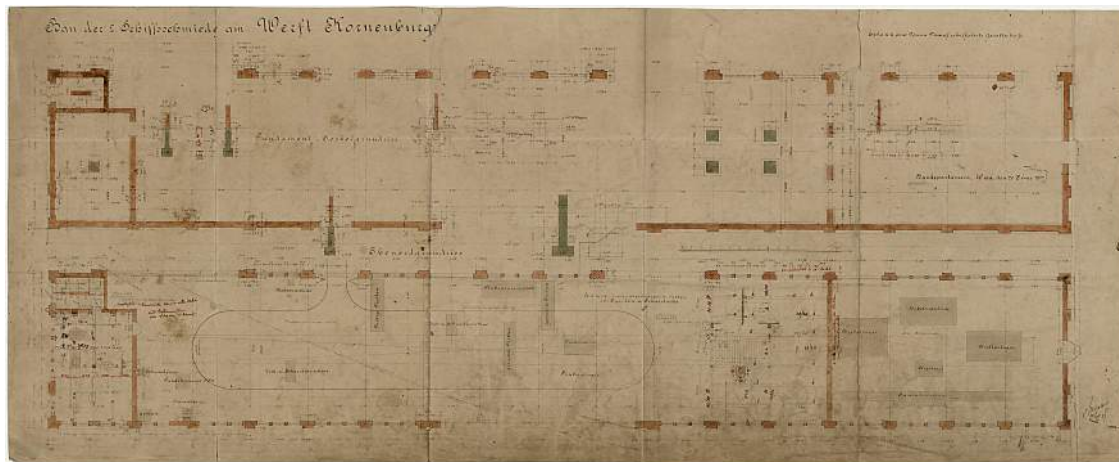


Abbildung 130: Plandarstellung des Fundament- sowie Ebenerdgrundrisses aus dem Jahr 1917

Die der Helling zugewandte Außenwand besteht aus Pfeilern, die auf dem Achsraster folgenden Einzelfundamenten positioniert werden.²⁶³ Die Streifenfundamentierung der tragenden Innenwände ist im Gegensatz dazu nur 90 cm breit. Neben den Fundamenten für die Außenwände, im Bereich von größeren Öffnungen unterbrochen

²⁶¹ Stefan HEGER, Dokumentation und Vergleichsversuche der Objekte 83-84 in der Schiffwerft Korneuburg, Wien 2012, S. 9

²⁶² Österreichisches Staatsarchiv: Plansatz 4-teilig, „Bau der 2. Schiffsschmiede am Werft Korneuburg“, 1.8.1917

²⁶³ Stefan HEGER, Dokumentation.... S. 11

werden, findet man fünf zusätzliche Einzelfundamente in jenen Bereichen, die zweigeschoßig geplant wurden.

Der „Ebenerdgrundriss“ zeigt nun die räumliche Organisation von Objekt 83, die grundsätzlich aus vier Elementen besteht: Ein Stiegenhaus mit zweiläufiger Treppe sowie ein Kompressorraum liegen an der nordöstlichen Stirnseite des Gebäudes. Die technische Ausstattung dieses Kompressorraumes ist schematisch dargestellt, ohne auf Details einzugehen. Über eine doppelflügelige Tür ist dieser Raum mit dem Hauptraum der Schiffsschmiede verbunden. Im Gegensatz zum Hauptraum von Objekt 83 ist dieser stirnseitige Gebäudeteil zweigeschoßig ausformuliert. Über dem Kompresserraum wurde ein Kleiderablage- und Waschräum sowie Brausebäder untergebracht. Die größte Fläche des Gebäudes wird von den in der Mitte des Objekts liegenden Räumlichkeiten der eigentlichen Schiffsschmiede eingenommen. Drei große Öffnungen prägen diesen Raum, eine davon befindet sich in der nordseitigen Außenwand und misst in ihrer Breite 20,2 m. Sie liegt in etwa in der Symmetrieachse des Gebäudes und ist zum Exerzierplatz hin orientiert. An der werftseitigen Front werden zwei großzügige Öffnungen mit breiten von 13,65 m bzw. 10,50 m geplant. Durch die östliche Öffnung an der werftseitigen Fassade, das als Rollbalken mit wegnehmbaren Ständern beschrieben wird, sowie durch die große Öffnung an der Exerzierplatzseite führten die Gleisanlagen der Werksbahn, somit konnte Material direkt angeliefert sowie abtransportiert werden. Zwischen diesen beiden Öffnungen ist ein Falttor angedeutet, durch welches die Laufkatzenhängebahn hinausführte, um schwere Teile abtransportieren zu können. Über beinahe die gesamte Länge des Hauptraumes bringt eine Oberlichtkonstruktion Tageslicht über die gesamte Tiefe in den Raum. Der westseitige Teil des Hauptraumes wurde über die Breite von zwei Fensterachsen, also über etwa 13 m, zweigeschoßig ausgeführt. Erschlossen wird das Obergeschoß über eine zentral liegende einläufige Treppe. Im Grundriss ist die Organisation des Obergeschoßes sowie dessen Nutzung nicht weiter ausformuliert, lediglich im „Normalschnitt“ vom 1. August 1917 wird die Fußbodenoberkante einer Schlosserei als verdeckte Linie gezeichnet. Durch das Übereinstimmen von Höhenkoten im Grundriss wie im Schnitt kann relativ sicher davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um eine Schlosserei im ersten Obergeschoß handelt, auch wenn sie planlich nicht genauer dargestellt wird. Übereinstimmend mit den Ansichten sind auch im Erdgeschoßgrundriss vier Oberlichter, die der Belichtung der Schlosserei dienen, eingetragen. Als Fußbodenbelag wird „nur planierter Schotter“ angegeben. Die technische Ausstattung umfasst im Plan von 1917 folgende Gerätschaften: zwei

Schmiedfeuer mit gemeinsamem Gebläse, ein Federhammer, eine Bohrmaschine, zwei Loch- und Schneidmaschinen, Regale für gewalzte, gelochte sowie fertige Platten, eine Plattenwalze und ein Plattenanreißplatz.

Im westlichen stirnseitigen Teil wird auf etwa 360 m² ein Raum zur Lagerung und Bearbeitung von Holz geplant. Eine Funktionsbezeichnung in Form eines Raumstempels ist nicht vorhanden, das Inventar und die Möblierung lassen jedoch auf eine holzverarbeitende Werkstätte schließen. Eingezeichnet sind zwei Bretterlager, eine Hobelmaschine, eine Kreissäge sowie eine Saumkreissäge. Über zwei 4,5 m breite Öffnungen in der werftseitigen Fassade wird die Verbindung zum Außenraum hergestellt. Ein doppelflügeliges Tor führt an der Stirnseite nach außen. Auch dieser Raum wird über ein mittig liegendes Oberlicht mit Tageslicht versorgt. Laut Plan sollte in diesem Raum ein Betonfußboden zur Ausführung kommen.

Der nächste Ausführungsplan aus diesem Plansatz stammt auch vom 1. August 1917 und beinhaltet die exerzierplatzseitige Ansicht, den „Normal Querschnitt“ sowie Detailzeichnungen der Traufen - und Auflagerausbildung. Der Titel des Plans lautet „Bau der 2. Schiffsschmiede am Werft Korneuburg“.

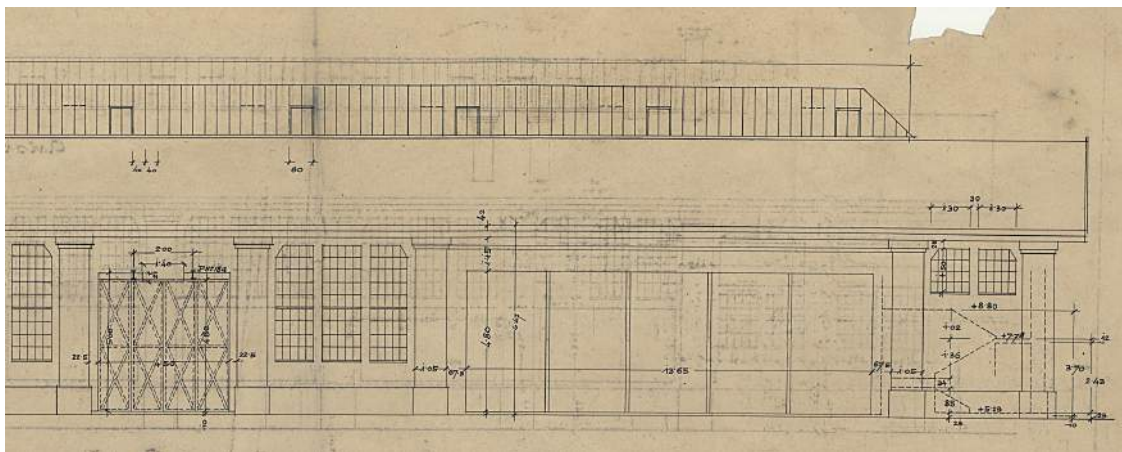


Abbildung 131: Planausschnitt aus dem Entwurfsplan von 1917 der werftseitigen Ansicht

Zunächst wird die werftseitige Front in einer Ansicht dargestellt, die sich aus insgesamt fünfzehn Achsen zusammensetzt. Die Fassadenachsen werden durch Pilaster, die in der Regel dem 6 m Konstruktionsraster folgen, regelmäßig abgebildet. Die Achsen 7 und 14 sind insofern breiter ausgeführt, da in diesen die großen Toröffnungen sitzen. Im östlichsten Fassadenfeld, im Bereich des Stiegenaufganges, wurde eine der Länge des Treppenlaufs angepasste Feldbreite gewählt, die im Gegensatz zum Normalmaß deutlich schmaler ausgefallen ist. Zusätzliche kleinere

Tore befinden sich in den Achsen 1, 4, 10 und 12. Durch das Falttor in Achse 12 führen die I-Profile der Kranbahn nach außen. Die regulären Fassadenfelder sind in sich dreiaxsig geteilt und nehmen infolgedessen jeweils drei Fensteröffnungen auf. Vertikal aufgemauerte Pfeiler gliedern die Fensteröffnung in die genannten drei Teile. Diese Teilung trifft auch auf die Felder, welche die 4,50 m breiten Tore aufnehmen zu. Dort liegen die Fenster als Oberlichter über den Toren und stimmen in der Breite mit den Toröffnungen überein. Eine besondere Behandlung erfahren die Felder 5 und 6, wo im Bereich der im Obergeschoß liegenden Schlosserei jeweils drei feingliedrigere Fenster geplant werden, die nur knapp unter dem Gesimse platziert sind. Die Hauptbelichtung der dahinterliegenden Schlosserei dürfte über die in das Dach eingebauten Oberlichter erfolgt sein. In Feld 7 entscheidet man sich für eine 4-achsige Lösung, die auf die Toröffnung ebenso wie auf die Oberlichtfenster umgelegt wird. In der letzten Achse, in der sich das Stiegenhaus befindet, platziert man zwei Oberlichter. Sämtliche Fenster sind als Eisengitterkonstruktionen gezeichnet. In den jeweiligen Achsen sind die mittleren Fenster rechteckig, die äußeren sind an der oberen Außenecke abgefast. Zusätzlich zur vertikalen Gliederung durch die Pilaster erfolgt eine horizontale Gliederung der Fassade durch einen dominanten Sockel sowie durch ein umlaufendes Kranzgesimse im Bereich der Traufe. Das segmentkreisförmige Tonnendach wird von zwei längsorientierten, walmdachförmigen Oberlichtkonstruktionen durchdrungen. Diese sitzen am höchsten Punkt des Daches und messen 18 m beziehungsweise 73 m. Die Anordnung der offenbaren Klappflügel ist dieser Ansicht ebenfalls zu entnehmen. Im Bereich der Schlosserei, also in den Achsen 5 und 6, werden zur besseren Belichtung zwei zusätzliche, querliegende Oberlichter in Form von Dachgaupen geplant. In Achse 6 befindet sich auch der einzige auf diesem Plan dargestellte Kamin.

Auf demselben Blatt befindet sich der „Normal Querschnitt“ durch das Gebäude, der die Charakteristik von Objekt 83 wohl am eindrücklichsten vermittelt. Der Schnitt zeigt den Aufbau der Außenwände und dessen frostfreie Fundamentierung. Regulär beträgt die Wandstärke des Ziegelmauerwerks 30 cm, im Bereich des Sockels beträgt sie 45 cm. Die maximale Wandstärke von 75 cm findet man im Bereich der Pilaster. Auffällig ist, dass die Außenwände der werftseitigen Front auf I-Profilen aus Stahl aufliegen, was auf der gegenüberliegenden Seite nicht der Fall ist. Das Geländeniveau liegt auf der Werftseite bei +5,00 m, auf der Exerzierplatzseite bei +3,56 m. Gestaltprägendes Element von Objekt 83 ist zweifelsohne das Dach, das auf einer Unterkonstruktion aus Holzfachwerkträgern aufliegt. Die Fachwerkträger spannen stützenfrei über die

gesamte Raumtiefe von 15 m und liegen auf dem Mauerwerk der Außenwände auf. Segmentkreisförmige Ober- und Untergurte mit Radien von 12,65 m bzw. 13,65 m bilden die für den Raum charakteristischen Fachwerkträger, von welchen die Stahlkonstruktion der Kranbahn samt Laufkatze abgehängt wird. Diese Krananlage liegt zudem auf den Außenwänden auf und ist für eine maximale Last von 1000 kg ohne Berücksichtigung des Eigengewichts der Laufkatze dimensioniert. Die Laufkatze selbst soll sich laut Plan entlang eines I-Profiles aus Stahl bewegen können. In der Symmetrieachse des Gebäudes wird das mit Dachpappe eingedeckte Gebäude beinahe über die gesamte Objektlänge von einer Oberlichtkonstruktion aus Stahlprofilen aufgebrochen. Lüftungsflügel in Form von Klappenelementen können über eine Seilkonstruktion geöffnet werden und ermöglichen das Ablüften von angestauter warmer Luft.

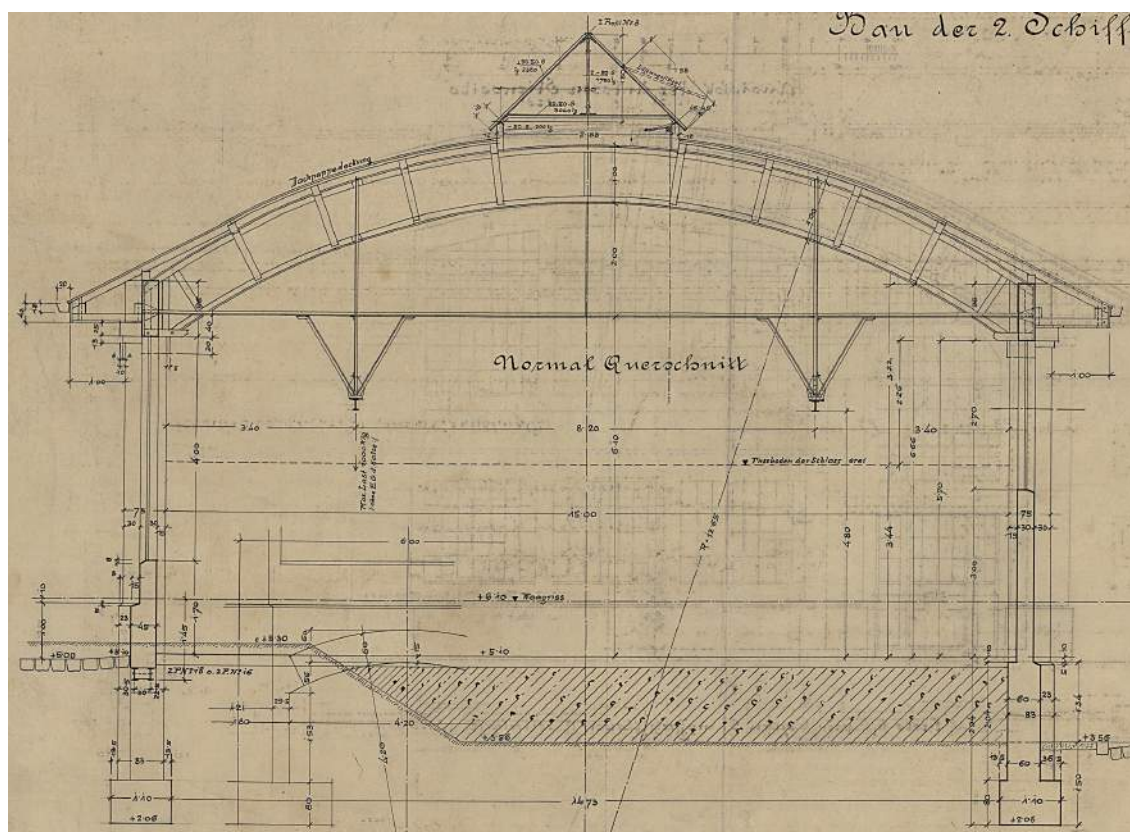


Abbildung 132: Querschnitt durch die geplante Schiffsbauhalle 83

Das tonnenförmige Dach ragt als Dachvorsprung, dessen Abschluss die Regenrinnen bilden, mit einer Tiefe von 100 cm über die Fassadenebene hinaus. Auffällig ist, dass auf der Exerzierplatzseite die Dachhaut in Form der Dachpappendeckung in eine Holzschalung übergeht, die auch über den Dachvorsprung bis hin zur Fassade gezogen wird.

Schließlich werden auf diesem Blatt noch die drei verschiedenen Auflagersituationen des Holzfachwerkes auf der Außenwand in Detailzeichnungen dargestellt. Detail A zeigt das Standardauflagerdetail, das im Bereich des regulären Mauerwerks auftritt, wo eine Konsole das Auflager für die Holzbinderkonstruktion bildet. Detail B behandelt die Situation im Bereich der Pilaster. Detail C zeigt die Auflagersituation im Bereich der großzügigen Fensteröffnungen.

Ebenfalls auf den 1. August 1917 ist ein dritter Ausführungsplan datiert, welcher die „Ansicht der Front gegen den Exerzierplatz“, den Quer- sowie Längsschnitt durch den Kompressorraum sowie die „Ansicht der unteren Stirnseite“ von Objekt 83 abbildet.

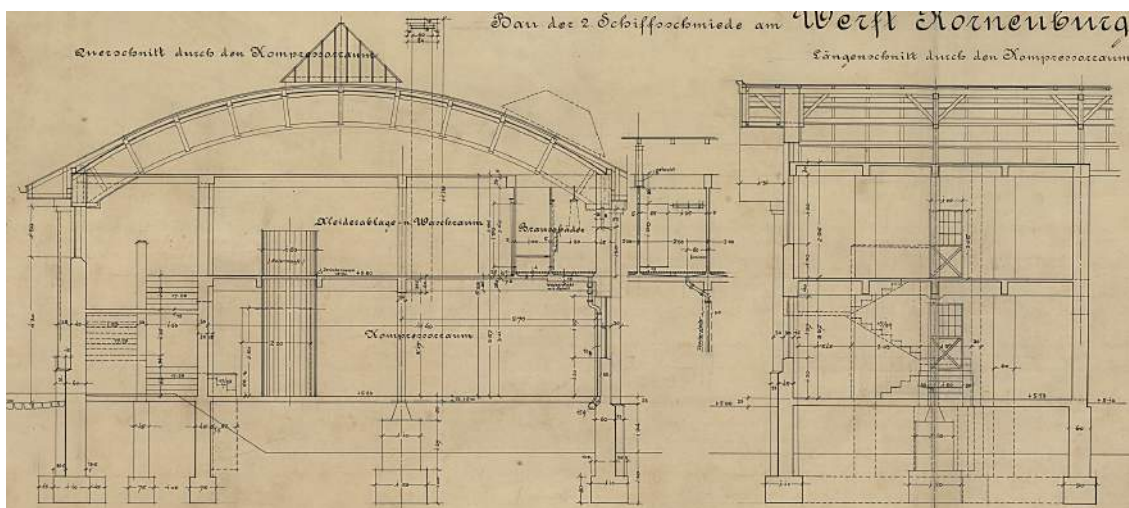


Abbildung 133: Querschnitte durch den zweigeschoßigen Teil von Objekt 83

Die Ansicht der exerzierplatzseitigen Front gestaltet sich analog zur gegenüberliegenden werftseitigen Fassade. Auffällig ist an dieser Fassade ist die großzügige Toröffnung mit einer Breite von insgesamt 20,20 m.

Im Querschnitt durch den Kompressorraum ist zu erkennen, dass die Räumlichkeiten im Obergeschoß durch eine zweiläufige Treppe erschlossen werden, die auf ein Zwischenpodest führt, von welchem ein weiterer Treppenlauf auf das Niveau des „Kleiderablage- und Waschrums“ sowie zu den Brausebädern führt. Die Abdichtung der Brausebäder wird laut Plan mit „Asfalt“ erzielt, der mittels Gefälle in einen Abfluss entwässert. Ein Abflussrohr wird entlang eines Fensterpfeilers an der Außenwand nach unten geführt. Vom ersten Zwischenpodest gelangt man über fünf Stufen wiederum nach unten in den Kompressorraum. In diesem Raum steht in kreisrunder Kessel mit einem Durchmesser von 160 cm, der in seiner Höhe bis in die

Räumlichkeiten im Obergeschoß reicht und somit durch die Zwischendecke durchgeführt wird.

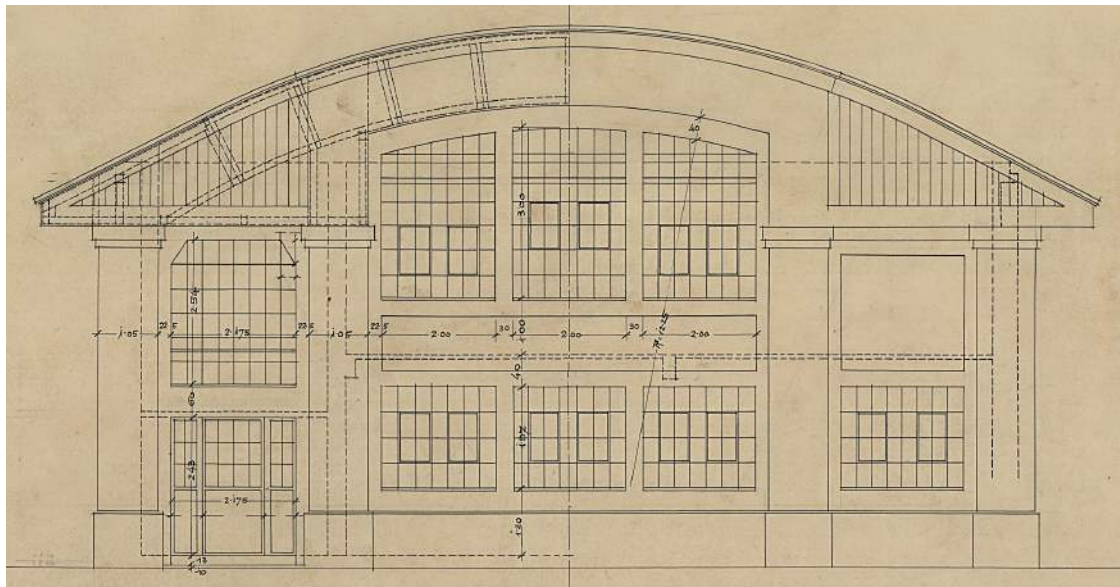


Abbildung 134: Ansicht der unteren Stirnseite im Entwurfsplan von 1917

Zuletzt wird auf diesem Blatt die „Ansicht der unteren Stirnseite“, die sich als dreiachsige Fassade präsentiert, gezeichnet. Die Gliederung der Fassade in die drei Fassadenfelder wird, analog zu den Fassaden der Längsseiten, durch Pilaster erzielt. Jeweils 262,5 cm sind die beiden äußeren Fassadenfelder breit. In Feld 1 wird der ebenerdige Eingang in das Stiegenhaus in Form eines dreigeteilten Türelements platziert. Direkt darüber liegt ein gleich breites großzügiges Fensterelement, dessen obere Ecken leicht abgefast sind. Sämtliche Fenster und Verglasungen sind als Eisengitterkonstruktion mit kleinteiligen eingelassenen Gläsern gezeichnet. In Feld 3 sitzt im Bereich des Erdgeschoßes ein Fenster mit zwei öffnbaren Flügeln zur Belichtung und Belüftung des Kompressorraumes. In selber Dimension ist darüber eine Öffnung angedeutet, die jedoch opak bleiben soll. Horizontal werden die Felder 1 und 3 durch den umlaufenden Sockel sowie Kranzgesimse abgeschlossen. Darüber ist eine dreiecksförmige Holzverschalung zu sehen. Das 705 cm breite zentrale Fassadenfeld ist dreiachsig gestaltet und wird nach oben hin der Tonnendachform folgend segmentkreisförmig abgeschlossen. Im Erdgeschoß sitzen nebeneinander drei rechteckige Fenster mit einer Abmessung 1,97 m x 2,00 m. Demselben Prinzip folgend sitzen zur Belichtung der Räumlichkeit im Obergeschoß darüber wiederum drei Fenster, die jedoch in ihrem oberen Abschluss der Dachform folgen.

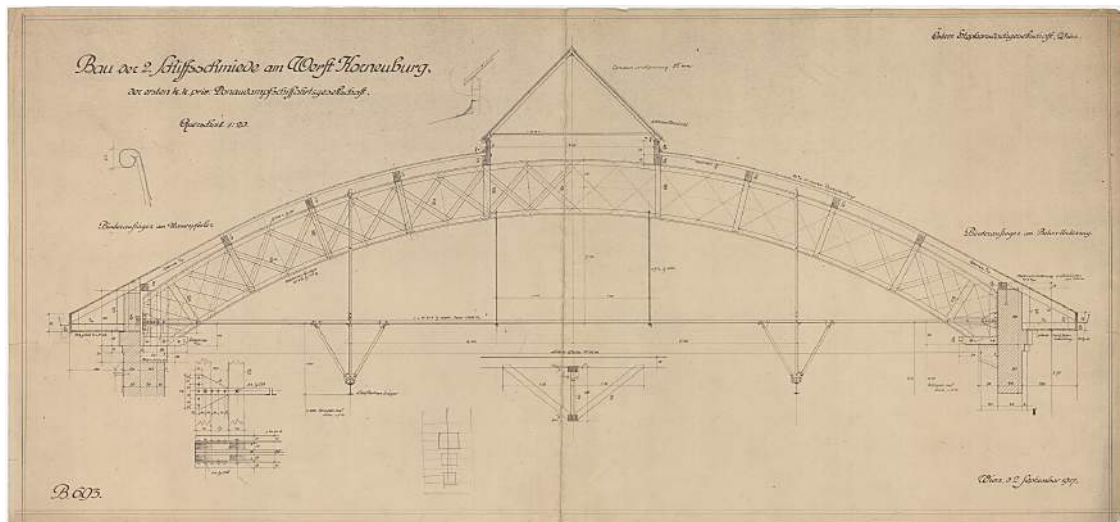


Abbildung 135: Detaildarstellung des Stephansbinders sowie der Oberlichtkonstruktion

Schließlich wird auf einem Plan²⁶⁴, der vom 2. September 1917 stammt, die Holzfachwerkskonstruktion im System Stephan im Maßstab 1:20 detailliert dargestellt. Zudem werden auch Angaben zur Konstruktion des Daches inklusive Dachvorsprung gemacht. Bestehend aus einem Ober- und Untergurt misst der an Objekt 83 geplante Stephansbinder eine Höhe von 100 cm. Am Ober- wie auch am Untergurt wird eine Eiseneinlage geplant. Ausgefacht wird kreuzförmig mit Hölzern in der Dimension 4/10 cm. Durch die kreuzförmige Ausfachtung entstehen Zwischenräume abwechselnd in Form von Quadraten bzw. zwei Dreiecken. Auf dem Stephansbinder liegen Vollholzträger in der Dimension 11/18 cm, auf welchen wiederum Sparren mit einer Dimension von 6/9 cm sowie eine 2 cm starke Rauschalung liegen. Im Bereich der Traufe krägt ein Sparren mit 7/13 cm exakt 100 cm über die Fassadenebene hinaus und bildet die Unterkonstruktion für den Dachvorsprung. Aufgelagert wird der auskragende Sparren auf einer Pfette, die auf dem Außenmauerwerk aufliegt. In Abständen von 3 m wird die Pfette mittels Metallwinkeln kraftschlüssig mit dem Ziegelmauerwerk verbunden. Eine Rauschalung in Form von Nut und Feder wird über den Dachvorsprung nach unten sowie an die Fassade geführt. Die anfallenden Regenwässer werden über eine sichtbare Hängerinne entlang des Dachvorsprungs abgeführt.

Dieser Plan stellt zwei verschiedene Auflagersituationen des Stephansbinders dar. Zum einen handelt es sich um das Auflagerdetail im Bereich der 75 cm dicken Mauerpfeiler, wo der Stephansbinder mit einer Fußzange auf einem Stein mit

²⁶⁴ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau der 2. Schiffsschmiede am Werft Korneuburg.“, Stephansbinderkonstruktion, 2.9.1917

Abmessungen von 50 x 60 x 30 cm aufliegt. Im Bereich der 45 cm starken Außenwandkonstruktion liegt der Stephansbinder auf einem konsolenartigen Beton-Unterzug auf. Insgesamt beträgt die Gesamtbreite der Konstruktion in beiden Fällen insgesamt 80 cm.

Eine weitere Zeichnung zeigt den Anschluss der Stahlkonstruktion für den Kran an die Stephansbinder. Der Horizontalschnitt zeigt, dass ein U-Profil aus Stahl als Unterkonstruktion für Fachstähle, auf denen die L-Profile befestigt sind, dient. Zusätzlich ist die Stahlkonstruktion zweimal durch eine Verschraubung, die durch die vertikalen Holzstäbe des Stephansbinder im Bereich der Fußzange führt, fixiert.

Sehr vereinfacht wird schließlich ein Querschnitt durch den Stephansbinder gezeichnet, auf dem der Ober- und Untergurt samt Flacheiseneinlage gezeichnet. Zur Stabilisierung des Systems sind die Untergurte durch Holzträger in Dimension 10/12 cm mit den darüberliegenden Sparren verbunden.

Bezüglich des Putzes der Außenwände gibt Karl Neubarth, Leiter der Abteilung Baudenkmalpflege des Bundesdenkmalamtes, an, dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts neue Putzsysteme den zuvor verwendeten Kalkmörtel ablösten. „Vor allem der Zement löste den früher verwendeten Kalkmörtel ab, und hochhydraulische Kalke versprachen lange Lebensdauer“.²⁶⁵ An den Objekten 83 und 84 wurde die Rauminnenseite mit 2-4 cm Gips verputzt, an der Außenseite fand Zementputz seine Anwendung.²⁶⁶

UMBAUTEN

Nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie und der damit verbundenen Rezession findet der Schiffsbau hauptsächlich in Gebäude 64 statt. Die Produktion von Schiffsbauteilen wird während der NS-Herrschaft in die Halle 100 verlegt, während in Objekt 83 ab 1940 eine Zimmerei sowie eine Anstreicherei untergebracht werden. Mit dem Bau der Halle 100 vollzieht sich auch der Abbruch von

²⁶⁵ Karl NEUBARTH, Leiter der Abteilung Baudenkmalpflege des Bundesdenkmalamtes, im Interview mit Stefan Heger 2012

²⁶⁶ Stefan HEGER, Dokumentation.... S. 17

Stapel 3.²⁶⁷ Zuvor wurden die sogenannten „Schopper“ in Objekt 83 untergebracht.²⁶⁸ Tetzlaff und Stoebe beschreiben die Schopper folgendermaßen: „Schopper wurden die Schiffbaumeister der deutschsprachigen Donauregion genannt. Der Name rührt von der Haupttätigkeit, dem „schoppen“ (stopfen) von Moos in die Ritzen der Bootsplanken her. Diese Abdichtung wurde dann zum Schutz mit einer Latte belegt. Das Schiff wurde „geschopt“. Das verwendete Bauholz zum Schiffsbau war das Schopper Holz. Auch die Werft wurde mit dem Namen Schopperstatt benannt.“²⁶⁹ An dieser Art der Nutzung von Objekt 83 ändert auch der Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich samt Eingliederung in die Hermann Göring Werke nichts, auch wenn ab 1942 eine Zwischendecke eingezogen sowie kriegsbedingt ein Luftschutzkeller eingerichtet wird. Bedingt durch die vormalige Nutzung von Objekt 83 als Schiffschmiede, in der die Produktion von großen Schiffsbauteilen vonstatten ging, waren ursprünglich keine Zwischendecken vorgesehen. Das großzügige Raumangebot und die räumlich flexible Gliederung des Gebäudes in Sektionen könnten die ausschlaggebenden Gründe für die Wahl von Objekt 83 zur Errichtung der neuen Räumlichkeiten gewesen sein. Aufschluss über den ausgeführten Umbau gibt ein Plan aus dem Jahr 1942,²⁷⁰ auf dem im Maßstab 1:100 die geplanten Umbaumaßnahmen farblich eingetragen sind.²⁷¹ Die rot dargestellten neu zu errichtenden Bauteile betreffen hauptsächlich die Räumlichkeiten der großen Schiffsbauhalle. Der obere Plan betrifft die neuen Fundamentierungen sowie den im Untergeschoß befindlichen Luftschutzraum. Neue Fundamente werden hauptsächlich in der werftseitigen Gebäudehälfte gebaut, da hier neue Räumlichkeiten entstehen sollen. Die große Öffnung neben dem bestehenden Stiegenaufgang wird geschlossen.

In den Konstruktionsachsen 6 und 7 soll der vor Luftangriffen schützende Keller gebaut werden. Über eine einläufige Treppe wird der Luftschutzraum mit den Räumlichkeiten im Erdgeschoß verbunden. Durch eine 14 m² Gasschleuse gelangt man in einen zentralen Luftschutzraum, in dem vier WCs sowie ein Belüftungsgerät untergebracht werden. Zwei weitere, in etwa gleich große, Luftschutzräume können von diesem zentralen Raum betreten werden. 40 cm starkes Ziegelmauerwerk sowie

²⁶⁷ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 16.10.2015

²⁶⁸ Stefan HEGER, Dokumentation.... S. 18

²⁶⁹ Edwin STOEBE, Handbuch des Werftbetriebs, Anlagen und Werften Lebrecht Tetzlaff, S. 16

²⁷⁰ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Einbau einer Zwischendecke u. e. Luftschutzanlage im Gebäude Nr. 83“, 1942

²⁷¹ Stefan HEGER, Dokumentation.... S. 18-19

zwei Betonstützen bilden die Tragstruktur für die darüber liegende Decke, bei der es sich möglicherweise um eine Betonrippendecke handeln könnte.

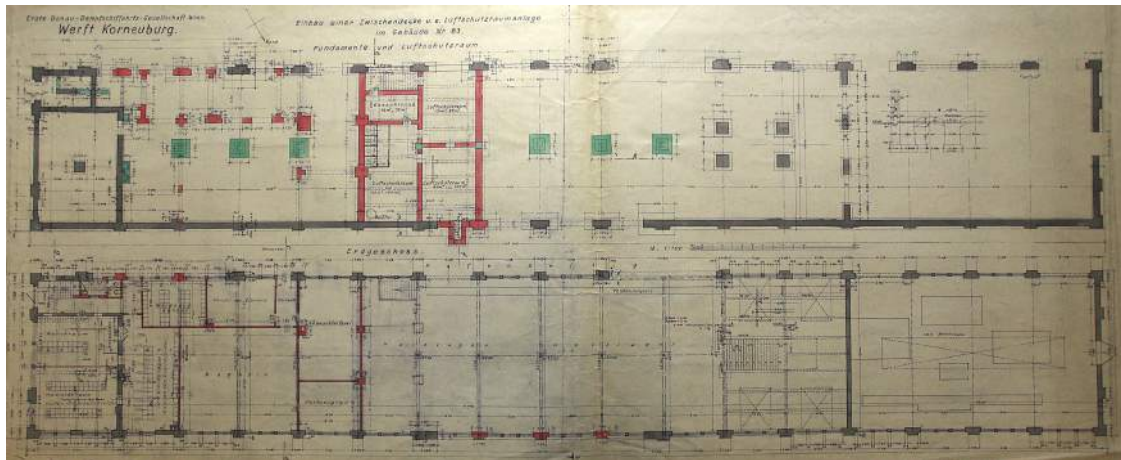


Abbildung 136: Einbau einer Zwischendecke und einer Luftschutzanlage im Jahr 1942

Eine kleine Eintragung im exerzierplatzseitigen Luftschutzraum gibt einen Hinweis darauf, der jedoch weder zeichnerisch noch textlich genauer definiert wird. Im Falle eines Bombentreffers und einer möglichen Zerstörung des regulären Zugangs sollte ein Notausstieg das Flüchten aus den Schutzräumen ermöglichen.²⁷²

Der Erdgeschoßgrundriss zeigt die räumliche Neustrukturierung der ehemaligen Schiffsbauhalle. Nichttragende Zwischenwände in Ziegelbauweise werden zumeist in den Konstruktionsachsen aufgezogen und machen aus der vormals weitläufigen Halle eine eher kleinteilige Struktur. Im Bereich des bestehenden Stiegenaufganges werden zwei WCs eingebaut, die große Öffnung in der Fassade wird dem ursprünglichen Fassadensystem von 1917 nachempfunden und geschlossen. Im vormaligen Kompressorraum werden nun ein Wasch- und ein Umkleieraum untergebracht. Im Anschluss an diese baut man einen weiteren Umkleieraum mit Kästen für Ersatzkleider. Ein weiterer Raum ist mit Werkzeugkästen möbliert. Die Räume in diesem Gebäudeteil werden über den Eingang beim Bestandsstiegenhaus erschlossen. In die restlichen Räume gelangt man von der Werftseite kommend über einen Vorraum, von welchem die Kanzlei der Zimmerei, eine Sägeschleiferei sowie ein zentrales Magazin mit angegliedertem Werkzeugraum erschlossen werden.

Aufschluss über die weitere Nutzung gibt der Gebäudeerfassungsplan ²⁷³ der Schiffswert Korneuburg, datiert auf den 9. März 1952, in welchem Objekt 83

²⁷² Stefan HEGER, Dokumentation.... S. 21

²⁷³ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schematischer Plan des Gebäudes mit Anstreicher Werkstatt, Zimmererwerkstätte, Holztrockenanlage, Lagerräumen, verschiedenen Räumen.“, 9.3.1952

schematisch in drei Grundrissen sowie Längs- und Querschnitten vereinfacht dargestellt wird. Als Maßstab für diese vereinfachten Darstellungen entschied man sich für 1:500. Als Beilage zum Werkspäß von 1951 werden insbesondere die den jeweiligen Abteilungen zugehörigen Flächen gesondert ermittelt und tabellarisch aufgelistet. So entfallen auf die Anstreicherwerkstätte 696 m², auf die Zimmereiwerkstätte 663 m², auf die Holztrockenanlage 63 m², „Verschiedenes“ sind 28 m². Lagerräume nehmen insgesamt 1249 m² ein.

ZUSTAND HEUTE

Mit der Einstellung des Werftbetriebes und der damit einhergehenden Veräußerung des Werftgeländes an die Mericon Holding sowie an die Wien Holding, an welcher die Stadt Wien zu 51 % beteiligt ist, begann die Suche nach einer zukünftigen Nutzung.



Abbildung 137: Südansicht von Objekt 83 im Jahr 1991; dokumentiert von Gerhard Stadler

Die neuen Besitzer von Objekt 83 schafften es in weiterer Folge nicht, Interessenten, und eine damit verbundene Weiternutzung des Gebäudes, zu finden.²⁷⁴ Somit wurde vonseiten der Eigentümer im April 1995 der Abriss der ehemaligen Schiffsbauhalle 83 angeordnet.²⁷⁵ Ausschlaggebend für das Nichtzustandekommen einer Nachnutzung könnte möglicherweise die Größe der Immobilie gewesen sein. Objekt 83 wurde im

²⁷⁴ Stefan HEGGER, Dokumentation.... S. 22

²⁷⁵ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 16.10.2015

Zuge der denkmalpflegerischen Unterschutzstellung diverser Objekte am Gelände der Werft nicht berücksichtigt.

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 83

Objekt 83 wurde als Schiffsschmiede für den neuen Stapel 3 errichtet. Objekt 83 ist ein zweigeschoßiges Gebäude auf rechteckigem Grundriss und misst 106 m Länge und 16,7 m Breite.

Die auffällige Schrägstellung der Objekte 83 und 84 ist auf den Verlauf der ehemaligen Werksbahn zurückzuführen.

Die werftseitige Front, wie sie in den Originalplänen²⁷⁶ von 1917 genannt wird, weist keine besonderen Regelmäßigkeiten oder Symmetrien auf. Auffälligstes Element an der Fassade sind Pilaster, die zum Teil in unterschiedlichen Abständen angeordnet sind. Dazwischen befinden sich Felder mit Toren, Fenstern oder einer Kombination aus Fenstern und Toren. Auf der gegenüberliegenden, dem ehemaligen Exerzierplatz zugewandten Fassade zeigt sich ein ähnliches Erscheinungsbild. Im Gegensatz zur werftseitigen Front gibt es hier ein großes Tor, das in der Symmetrieachse liegt. Die Fassaden der Schmalseiten des Objekts teilen sich in drei durch Pilaster getrennte Felder, wobei das mittlere etwa doppelt so breit wie die beiden äußeren ist.

Auf der in den Plänen gezeichneten Ansicht befindet sich im linken Außenfeld ein Eingang mit einem darüber liegenden geschoßhohen Fenster, das wahrscheinlich der Belichtung eines Treppenaufgangs diente. Im rechten Feld befindet sich ausschließlich im Erdgeschoß ein Fenster. Im breiteren Mittelfeld befinden sich im Erdgeschoß wie auch im Obergeschoß drei gleich breite Fenster. Die Höhe der Fenster im Obergeschoß reicht über die Traufhöhe hinaus in das Giebfeld. Ein umlaufender Sockel schließt das Gebäude nach unten ab. Alle Fassaden sind als Putzfassaden ausgeführt. Das Gebäude ist als Ziegelbau ausgeführt. Die Optik ließe auf einen Eisenbetonrahmenbau schließen.

Ein Querschnitt durch das Gebäude lässt erahnen, dass das segmentkreisförmige Tonnendach von einem sogenannten Stephansbinder getragen wurde. Das Fachwerk überspannt den Raum von Außenmauer zu Außenmauer. Der Innenraum bleibt stützenfrei. Zwei unterschiedlich lange Laternen bringen beinahe über die gesamte

²⁷⁶ Österreichisches Staatsarchiv: Plansatz 4-teilig, „Bau der 2. Schiffsschmiede am Werft Korneuburg.“, 1.8.1917

Länge des Daches Oberlicht in das Bauwerk. Weiters wurde über zwei nebeneinanderliegende Gauben sowohl auf der Exerzierplatzseite als auch auf der Werftseite belichtet. Die Gauben liegen von der Exerzierplatzseite gesehen in den Fensterachsen fünf und sechs.

Der Grundriss gibt Auskunft über mögliche Nutzungen der Räumlichkeiten in Objekt 83. Man findet folgende Nutzungen: Kompressorraum, Schmiede (Schmiedfeuer, Gebläse, Federhammer, Loch- und Schneidemaschine, Bohrmaschine), Plattenlager, ein weiterer Raum (Bretterlager, Kreissägen, Hobelmaschine).

Im Jahr 2004 wurde Objekt 83 schließlich abgebrochen.

OBJEKT 84 - Zimmermannswerkstätte

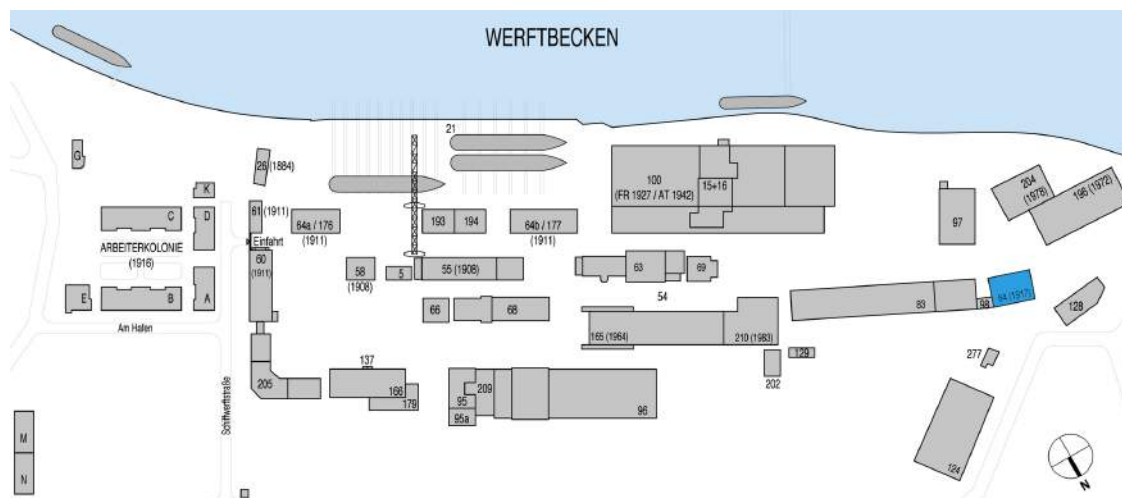


Abbildung 138: Blau markiert die ehemalige Zimmermannswerkstätte mit der Objektnummer 84

PLANUNG

Gemeinsam mit Objekt 83 wird die Zimmermannwerkstätte als Objekt 84 erstmals von Leixner auf einem Lageplan²⁷⁷ vom September 1913 als projektierte Ausbaumaßnahme am Standort Korneuburg eingetragen.

Vier Jahre später wird ein Ausführungsplan²⁷⁸ im Maßstab 1:100 gezeichnet, dieser wird mit „Bau Zimmermannwerkstätte u. Bretterlager, Werfte Korneuburg“ betitelt und ist auf den 6. August 1917 datiert. In drei Grundrissen werden die Fundamente sowie das Erd- und Obergeschoß dargestellt. Zusätzlich findet man einen Querschnitt und die werftseitige Ansicht auf diesem Blatt.

Der Fundamentgrundriss zeigt, dass der größte Teil der Außenmauern auf Streifenfundamenten gegründet wird. Unterbrochen wird das Streifenfundament in der Symmetrieachse der Südwestfassade, im Bereich der Toröffnung im Erdgeschoß. Auf der stehen zwei Mauerpfeiler auf Einzelfundamenten, im Bereich der Achsen 1, 2 und drei gibt es partiell keine Fundamentierung.

²⁷⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Situation der Werftanlage der I.k.k.priv. D.D.S.G. in Korneuburg.“, September 1913

²⁷⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau Zimmermannwerkstätte u. Bretterlager, Werfte Korneuburg“, 6.8.1917

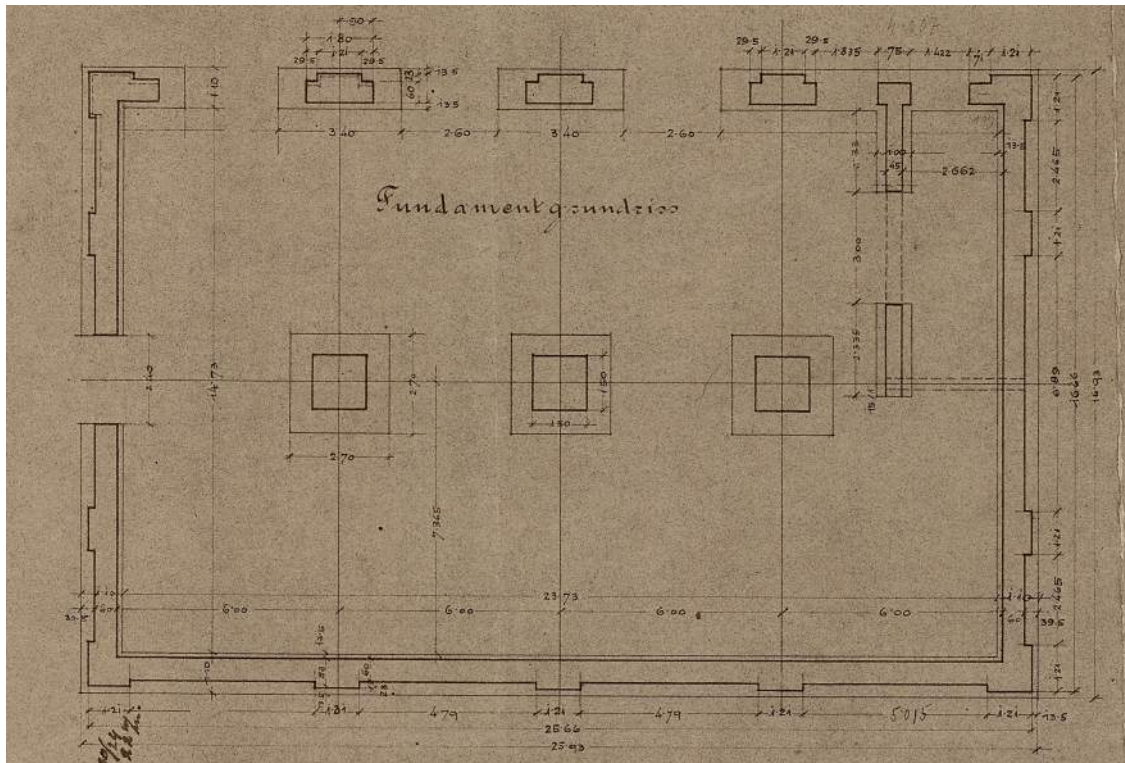


Abbildung 139: Fundamentgrundriss aus dem Originalplan von 1917

Im Gebäudeinneren liegen in der längsorientierten Symmetrieachse drei quadratische Einzelfundamente, auf denen die Stützen für die Zwischendecke positioniert werden. Für die Treppe ins Obergeschoß ist ebenfalls eine Fundamentierung vorgesehen. Das Achsmaß für das Konstruktionsraster beträgt laut Fundamentgrundriss 6 m.

Aus dem zweiten Grundriss, der das Erdgeschoß behandelt, sind die Hauptmaße des Gebäudes mit 25,50 m x 16,50 m abzulesen. Die Außenmauern sind im Stile von Objekt 83, mit Mauerpfeilern und aus der Fassadenebene hervorspringenden Pilastern gezeichnet. Im Bereich der regulären Außenwand ist das Ziegelmauerwerk 45 cm stark, die Mauerpfeiler sind 75 cm stark. Auch die dreigeteilte Fensterkonstruktion mit vertikalen Fensterpfeilern stimmt mit dem größeren Nachbargebäude überein. Stirnseitig präsentiert sich das Gebäude bis auf ein Tor und eine Fensteröffnung beim Stiegenhaus eher verschlossen. Im Gegensatz dazu werden die Längsfassaden an der Werft- wie auch auf der Exerzierplatzseite sehr offen gestaltet. Der Grundriss setzt sich aus vier gleich großen Feldern zusammen, wobei die ebenerdig untergebrachte Zimmermannswerkstätte, abzüglich des Stiegenhauses an der Südwestseite, die gesamte Fläche des Erdgeschoßes einnimmt. In das Stiegenhaus gelangt man durch einen Eingang an der werftseitigen Front, von einem Podest führt die einläufige Treppe schließlich über 21 Stufen in das Obergeschoß.

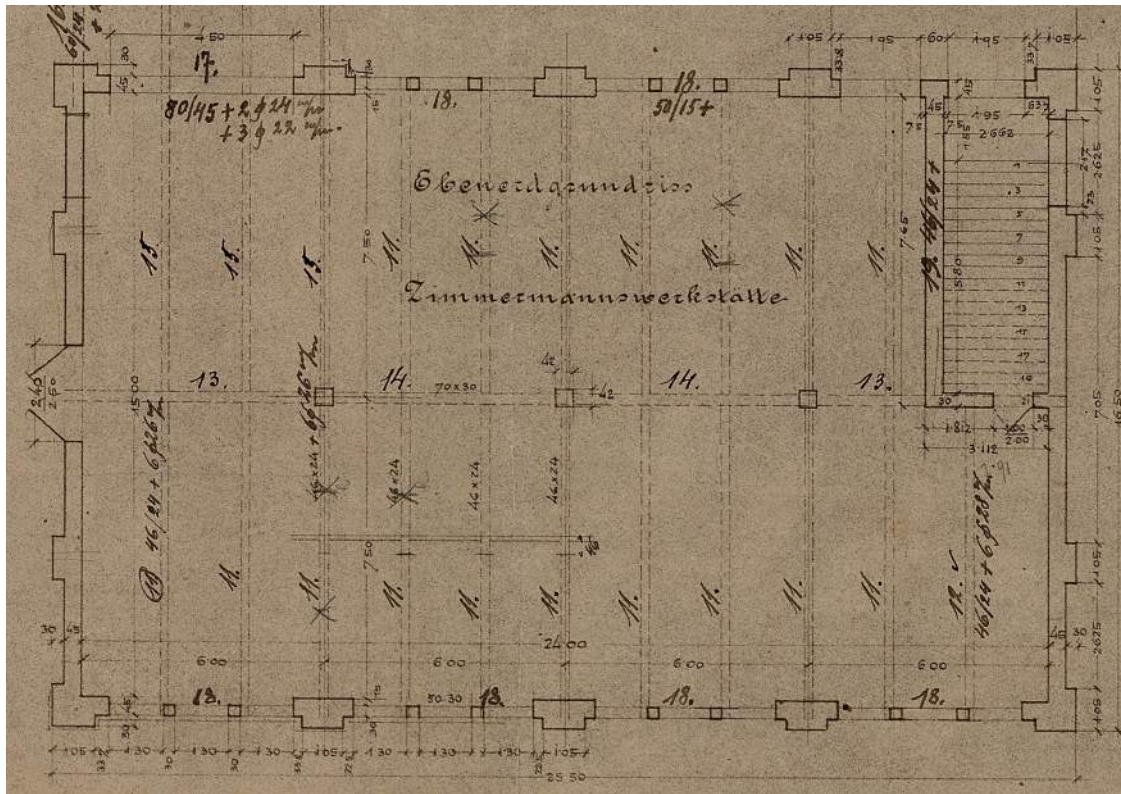


Abbildung 140: Erdgeschoßgrundriss des Originalplanes von 1917

Von der Zimmermannswerkstätte gelangt man durch eine Tür in den Raum, der sich unter dem Treppenlauf befindet, eine Raumbezeichnung ist jedoch im Plan nicht zu finden. In der Symmetrieachse des Gebäudes stehen im Innenraum drei quadratische Stützen, auf denen in Längsrichtung ein Träger mit der Dimension 70/30 cm aufliegt. Diese reichen, aufgelagert auf den drei Stützen im Innenraum, von Außenwand zu Außenwand der beiden Stirnseiten des Gebäudes. Dieser Träger bildet gemeinsam mit den Außenwänden der Längsfassaden die Primärkonstruktion, an der Nebenträger in der Dimension 46/24 cm angeschlossen werden und über 7,50 m spannen. Die Nebenträger liegen in einem Abstand von 2,0 m nebeneinander. Eine textliche Beschreibung über die Art des Materials ist auf diesem Plan nicht vorhanden, es erscheint jedoch durchaus realistisch, dass es sich um eine Stahlbetonkonstruktion handelt. Hinweis darauf gibt nicht nur die massive Darstellung im Querschnitt, es finden sich im Erdgeschoßgrundriss zudem Angaben neben den jeweiligen Trägern, bei denen es sich um Bewehrungsangaben handeln könnte. So findet man beispielsweise für den Nebenträger in der Dimension 46/24 cm die Angabe „46/24 + 6 Ø 26 mm“, oder für das vermeintliche Betonüberlager an der werftseitigen Front „80/45 + 2 Ø 24 mm + 3 Ø 22mm“.

Im Obergeschoß befindet sich über die gesamte Fläche das Bretterlager für die Zimmermannswerkstätte. Als Absturzsicherung im Bereich der heraufführenden Treppe im Innenraum plante man eine gemauerte Brüstung mit einer Stärke von 30 cm. Der Raum ist wiederum über die Längsfassaden großzügig belichtet, zusätzliches Licht wird über eine walchmdachförmige Oberlichtkonstruktion in den Raum gebracht. Eine weitere Öffnung befindet sich mittig in der südöstlichen Stirnseite, orientiert Richtung Objekt 83. An der Werftseite des Gebäudes liegt im Südosten eine balkonähnliches auskragendes Element, dessen Funktion im Plan nicht näher definiert wird, jedoch laut Angaben von Otto Pacher der Materialanlieferung in das Obergeschoß diene.

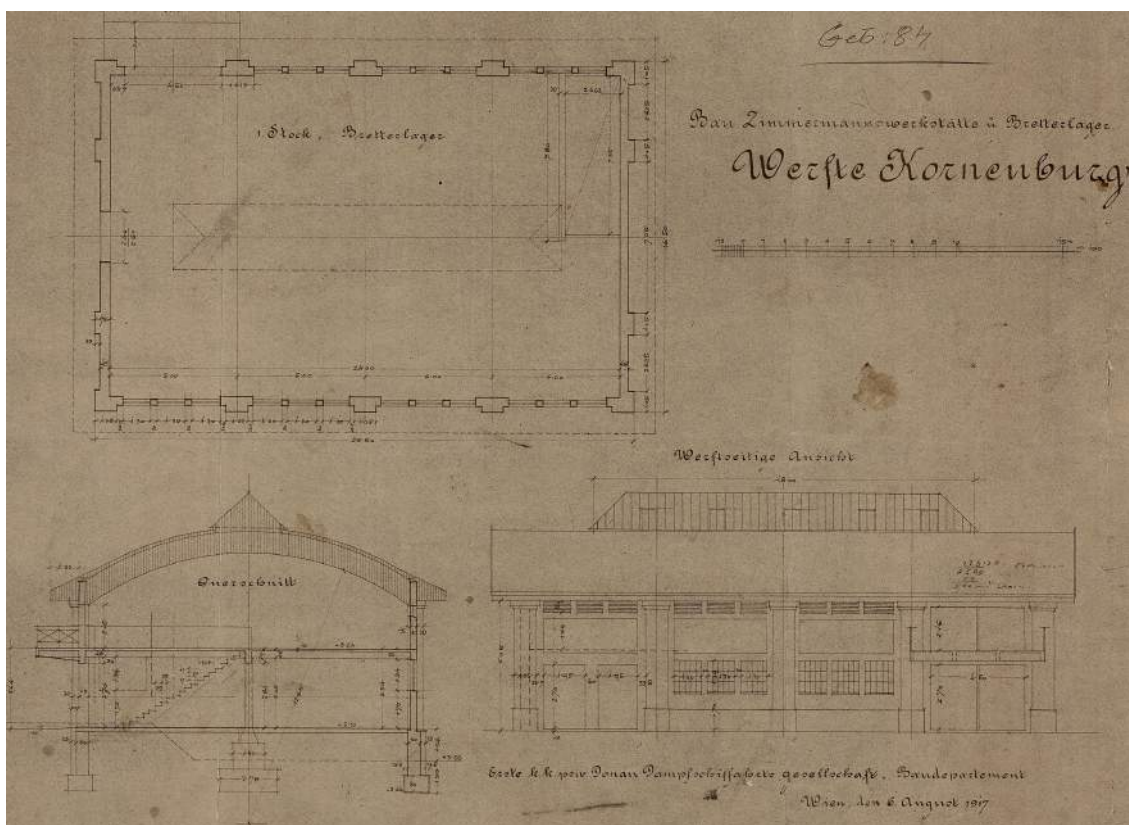


Abbildung 141: Obergeschoß, Querschnitt sowie werftseitige Ansicht des Originalplans von 1917

Im Querschnitt ist dieser Balkon ebenfalls ersichtlich. In Übereinstimmung mit dem Erdgeschoßgrundriss ist zu erkennen, dass insgesamt vier Nebenträger durch die Außenwand nach außen laufen und etwa 2 m auskragen. Der Fußbodenaufbau ist wie im Inneren des Gebäudes 10 cm dick, eine kreuzförmig ausgefachte Brüstung dient als Absturzsicherung. Ein 1,30 m breiter, umlaufender Dachvorsprung überdeckt diesen Balkon partiell und schützt das darunterliegende Mauerwerk vor Feuchtigkeit. Wie auch bei Objekt 83 handelt es sich um ein segmentkreisförmiges Tonnendach,

basierend auf einer Holzunterkonstruktion im System Stephan. Auch das zentral im Scheitel sitzende Oberlicht taucht als wiederkehrendes Element auf.

Durch Pilaster wird die Fassade in vier gleich große Felder geteilt, wobei die beiden mittleren ident sind. Im südwestlichen Fassadenfeld befinden sich die Eingangsöffnungen zum Stiegenhaus und in die Zimmermannswerkstatt. Im Feld, in dem der Balkon platziert wird, befinden sich im Erdgeschoß ebenfalls zwei Toröffnungen. In dieser Ansicht ist zu sehen, dass der Balkon lediglich an den seitlichen Enden eine Absturzsicherung besitzt, und nach vorne hin offen ist. Eine Nutzung als Laderampe ist somit naheliegend. Ein neues, an Objekt 83 nicht geplantes Element, sind die 50 cm hohen Öffnungen unterhalb des Dachvorsprunges, die mit einer lamellenartigen Struktur belegt sind. Fünf Öffnungen in Form von Klappflügeln befinden sich zudem im 18 m langen Oberlicht.

UMBAUTEN

Als Beilage zum Werkspañ von 1951²⁷⁹ existiert ein Planblatt vom 11.3.1952, auf dem Objekt systematisch in Grundrissen und Schnitten im Maßstab 1:500 dargestellt wird. Eine Nutzungsänderung ist bereits dem Titel des Blattes zu entnehmen, wo steht: „Schiffswerft Korneuburg. Schematischer Plan des Gebäudes für Zillenbau und Holzlagerung. Gebäude Nr 84 (Generalplan)“. Demnach wird im Erdgeschoß die ehemalige Zimmermannswerkstätte zu einer Zillenbauwerkstätte mit insgesamt 295 m² umfunktioniert, dessen neuer Eingang nun auf der östlichen Stirnseite des Gebäudes positioniert wird. Zudem wird im Anschluss an das Treppenhaus, an der Westseite von Objekt 84 ein 20 m² großer, der Zillenbauwerkstätte zugeordneter Lagerraum eingerichtet. Über den vormaligen Eingang in die Zimmermannswerkstätte gelangt man von nun an in einen Lagerraum für Feuerwehrrgeräte, der wie das Stiegenhaus sowie der zweite Lagerraum eine Fläche von 20 m² einnimmt. Die Nutzung des Obergeschoßes als Holzlagerraum mit einer Fläche von 360 m² bleibt unverändert, jedoch scheint der Balkon von 1917 an der Südseite nicht weiter auf. Weder im Grundriss, noch in den beiden Schnitten ist der Balkon zu sehen, Hinweise oder Gründe für einen Abbruch sind ebenfalls nicht zu finden.

²⁷⁹ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Schematischer Plan des Gebäudes für Zillenbau und Holzlagerung. Gebäude Nr. 84.“, 11.3.1952

ZUSTAND HEUTE

Im Unterschied zur ehemaligen Schiffsschmiede Halle 83 konnte für Objekt 84 nach Schließung des Werftbetriebes 1993 auch für die Zukunft eine Nutzung gefunden werden. So dient Objekt 84 als Lager und Verkaufsraum für pyrotechnische Artikel, die jährlich zum Jahreswechsel verkauft werden. Aufgrund der überschaubaren Größe des Gebäudes konnten für die ehemalige Zimmermannswerkstätte schnell Interessenten für eine weitere Nutzung der Immobilie gefunden werden, was in weiterer Folge bedeutete, dass Objekt 84 im Gegensatz zu seinem wesentlich größeren Pendant vor dem Abbruch gerettet werden konnte.

Der gute bauliche Zustand von Objekt 84 ist auch darauf zurückzuführen, dass man dieses Gebäude 1990 generalsanierte. Zu diesem Zeitpunkt stand das Objekt als Reparaturwerkstätte für die Stapler des Werftbetriebes in Verwendung. Davor fand im Erd- wie auch im Obergeschoß der Ausbau von Segeljachten statt.²⁸⁰



Abbildung 142: Zustand von Objekt 84 im Jahr 2012; Fotografie von Stefan Heger

²⁸⁰ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 16.10.2015

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 84

Objekt 84 ist ein zweigeschoßiges Gebäude, dessen Planung, wie auch jene des Objekts 83, auf das Jahr 1917 zu datieren ist.²⁸¹ Der rechteckige Grundriss misst 25,5 m mal 16,5 m. Die Fassadengestaltung wurde von Objekt 83 übernommen und auf Objekt 84 adaptiert. Die werftseitige Ansicht wird durch fünf Pilaster in vier gleich große Felder geteilt. Auch der umliegende Sockel ist wiederzufinden. Die beiden äußeren Felder besitzen jeweils zwei Toröffnungen. Im rechten ist im Obergeschoß ein Balkon über die gesamte Breite zwischen zwei Pilastern ausgeführt. Die Mittelfelder werden jeweils durch drei identische Fenster im Erdgeschoß durchbrochen. Das Tonnendach wird auf etwa drei Viertel der Länge am Scheitel durch eine Laterne durchdrungen.

Der Originalplan lässt auf eine Nutzung als Zimmermannswerkstätte und Bretterlager schließen. Das Gebäude der ehemaligen Zimmerei fiel bis dato keinem Abbruch zum Opfer und existiert somit bis heute.

²⁸¹ Österreichisches Staatsarchiv: „Bau Zimmermannswerkstätte u. Bretterlager, Werfte Korneuburg“ 6.8.1917

OBJEKTE 15 UND 16 – Tischlerei und Gattersägmaschinenhaus

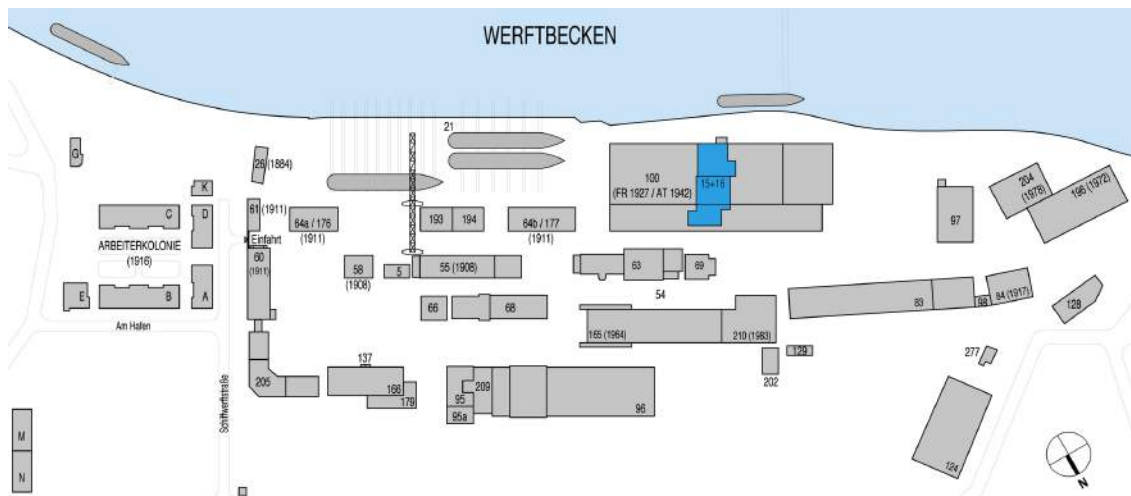


Abbildung 143: Anstelle der Objekte 15 und 16 wurde ab 1942 die große Halle 100 errichtet

PLANUNG

Erstmalige Erwähnung finden die Objekte 15 und 16, die immer gemeinsam behandelt werden, auf einer aus dem Jahr 1880 stammenden „Skizze zu einem Gebäude für die aufzustellende Gattersäge samt der Betriebsmaschine und dem Dampfkessel für Korneuburg“.²⁸²

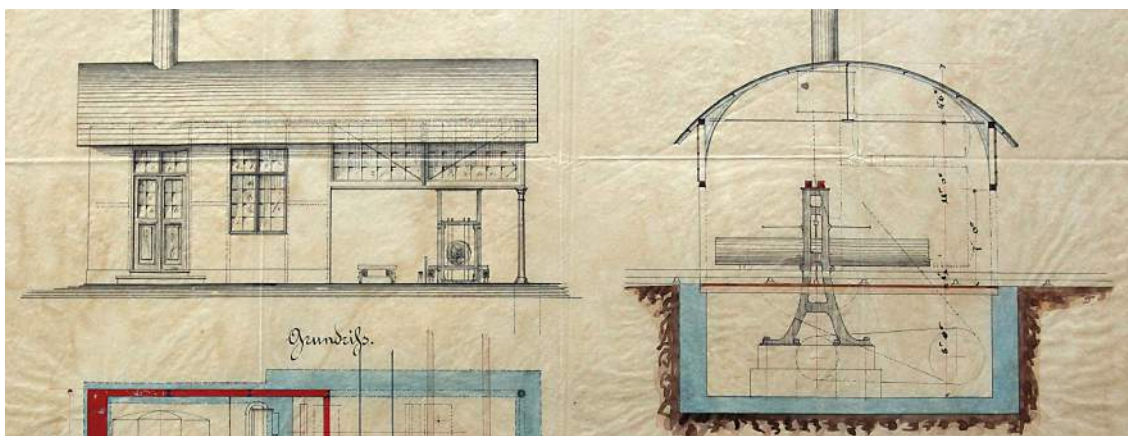


Abbildung 144: Ausschnitt der Planung des Vorgängerbaues im Jahr 1880 mit Dampfmaschine im UG

²⁸² Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Skizze zu einem Gebäude für die aufzustellende Gattersäge samt der Betriebsmaschine und dem Kampfkessel für Korneuburg.“, 23.1.1880

Auf Plänen nachgewiesen kann dessen Existenz schließlich erst ab 1885 werden, wobei die Ausführung nicht den ursprünglichen Plänen entspricht. Damals bestanden die Objekte 15 und 16 aus insgesamt drei Nutzungseinheiten: Objekt Nummer 15, das am nächsten zum Wasser gelegene Gebäude, beherbergte die Tischlerei mit den zugehörigen Holzbearbeitungsmaschinen. Landeinwärts orientiert folgten zunächst das Gattersägmaschinenhaus, daran angebaut eine Werkstätte, in der die Holzhobelmaschine sowie die kleinen Zirkularsägen untergebracht wurden. Unter Objekt 16 versteht man somit das Gattersägmaschinenhaus gemeinsam mit der Werkstätte für die Holzhobelmaschine samt Zirkularsägen.²⁸³

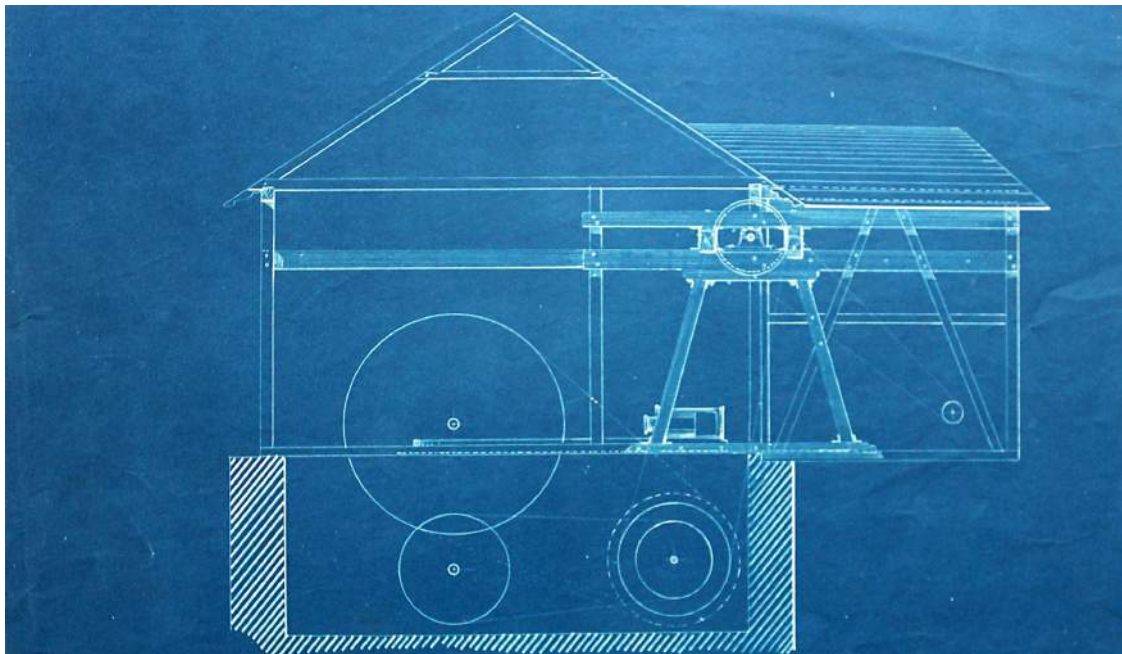


Abbildung 145: Ausschnitt aus der Plandarstellung des Vorgängerbaues von Objekt 16

Das genannte Objekt 16 wird 1885 unter dem Plantitel „Vorgeläge für die dynamelektrische Maschine bei der Gattersäge Nr. 16“ in Grundriss und Querschnitt genauer dargestellt.²⁸⁴ Im Schnitt ist zu erkennen, dass das Gebäude unterkellert ist. Es ist anzunehmen, dass die Kellerwände in Ziegelmauerwerk ausgeführt wurden. Im unterkellerten finden die Antriebe und Schwungräder für die Gattersäge ihren Platz, die direkt darüber auf Erdgeschoßniveau aufgestellt wird. Der oberirdische Gebäudeteil ist als simple Holzkonstruktion ausgeführt und wird von einem sattel- bzw. walmförmigen Dach mit kleinen Dachvorsprüngen gedeckt.

²⁸³ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation, S. 14

²⁸⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Vorgeläge für die dynamelektrische Maschine bei der Gattersäge Nr 16.“, 24.11.1885

Ein weiterer, nicht datierter Lageplan, der vermutlich um das Jahr 1890 gezeichnet worden ist, zeigt abermals die Objekte 15 und 16. Auch auf diesem wird Objekt 15 als Tischlerei mit Holzbearbeitungshilfsmaschinen bezeichnet. Objekt 16 teilt sich wiederum in ein Gattersägmaschinenhaus mit einem Dynamo, daneben ein Raum für die Gattersäge selbst. Im rechten Winkel dazu liegt der nördlichste Gebäudeteil, der in Form der Werkstätte die Schleifsteine, eine Holzhobelmaschine sowie die Zirkulärsägen beherbergt.



Abbildung 146: Objekte 15 + 16 dargestellt auf einer Fotografie; vermutlich 1904

Eine im Stadtmuseum Korneuburg archivierte historische Fotografie, vermutlich aus dem Jahr 1904 stammend, zeigt aus der hafenseitigen Perspektive, dass zu dieser Zeit bereits ein gemauertes Maschinkesselhaus, das quer zum Holzgebäude der Tischlerei liegt, vorhanden ist. Es ist zu erkennen, dass dieses Gebäude durch ein segmentkreisförmiges Tonnendach eingedeckt wird. Diesen Quertrakt bestätigt auch ein Lageplan aus dem Jahr 1904, auf dem der querliegende Teil als „16 Maschin- & Kesselhaus“ beschrieben wird.²⁸⁵

²⁸⁵ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 15

Mit Inkrafttreten des staatlichen Subventionsvertrages, den die DDSG mit dem Staat 1910 abgeschlossen hatte,²⁸⁶ beginnt auch im Bereich der Objekte 15 und 16 eine Phase der Umstrukturierung, die einen großen Umbau des Gebäudekomplexes zur Folge haben wird. Infolgedessen wird die bereits baufällige gewordene Holzkonstruktion der Tischlerwerkstätte abgetragen, um ein neues, gemauertes Gebäude, das wiederum mit der Nummer 15 versehen werden soll, an selber Stelle zu errichten.

Ein Plan aus April 1913 stellt diese geplanten Umbau- und Umfunktionierungsmaßnahmen planlich dar.²⁸⁷ Das Planblatt trägt den Titel „Plan über die Adaptierung des alten Lokalmaschinenhauses als mechanische Tischlerei, sowie Zubau einer neuen Tischlerwerkstätte als Ersatz der alten, baufälligen Werkstätte für die löbliche Erste k.k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Schiffswerfte Korneuburg.“ und beinhaltet Grundriss, Querschnitt sowie zwei Ansichten im Maßstab 1:100. Eine mechanische Tischlerei soll also in den Räumlichkeiten des vormaligen Lokalmaschinenhauses untergebracht werden, die neue Tischlerwerkstätte im neu zu errichtenden Bauteil. Der Zubau an das Lokalmaschinenhaus ist rechteckig und misst 18,45 m x 16,90 m. Auffällig ist, dass der neue Bauteil nicht die Flucht der Außenwände des bestehenden Gebäudes aufnimmt, sondern auf beiden Seiten um etwa einen halben Meter zurückspringt, um sich möglicherweise klarer vom bestehenden Gebäude zu artikulieren. An der Westfassade befindet sich zudem ein Appendix mit Abmessungen von 8,95 m x 4,30 m, in dem sich ein Wasch- und Garderoberraum sowie ein Werkzeugraum befinden. Die Eingänge zur neuen Tischlerwerkstätte sowie zum Werkzeugraum sind an den westseitigen Außenwänden von Objekt 16 situiert. In den Wasch- und Garderoberraum gelangt man von außen kommend über einen Eingang an der Nordseite des Anbaues. Basierend auf einem Konstruktionsraster mit einem Achsmaß von 6 m entstehen drei gleich große Felder für den Innenraum, der stützenfrei überspannt wird und insgesamt eine Fläche von 288 m² bietet. Ausgehend von diesem zentralen Innenraum werden auch die beiden kleineren Räume im westseitigen Anbau erschlossen. In die ostseitige Außenwand werden in jedes Fassadenfeld zwei 160 cm breite Fensteröffnungen eingeschnitten, in der Südfassade sitzt in jedem dieser Felder lediglich ein Fenster. Ein weiteres dieser Fenster ist an der Westfassade zu, neben dem Eingang, zu finden. Drei

²⁸⁶ Stefan WUNDERL, Die Geschichte der Schiffswerft..., S. 27

²⁸⁷ Österreichisches Staatsarchiv: „Plan über die Adaptierung des alten Lokalmaschinenhauses als mechanische Tischlerei, sowie Zubau einer neuen Tischlerwerkstätte als Ersatz der alten, baufälligen Werkstätte für die löbliche Erste k.k.priv. DDSG Schiffswerfte Korneuburg.“, April 1913

weitere Fenster bringen Licht in die Räumlichkeiten des Anbaus. Im Zentrum der neuen Tischlerwerkstätte soll zusätzlich Licht durch eine walmdachförmige Oberlichtkonstruktion in die Mitte des Raumes gebracht werden.

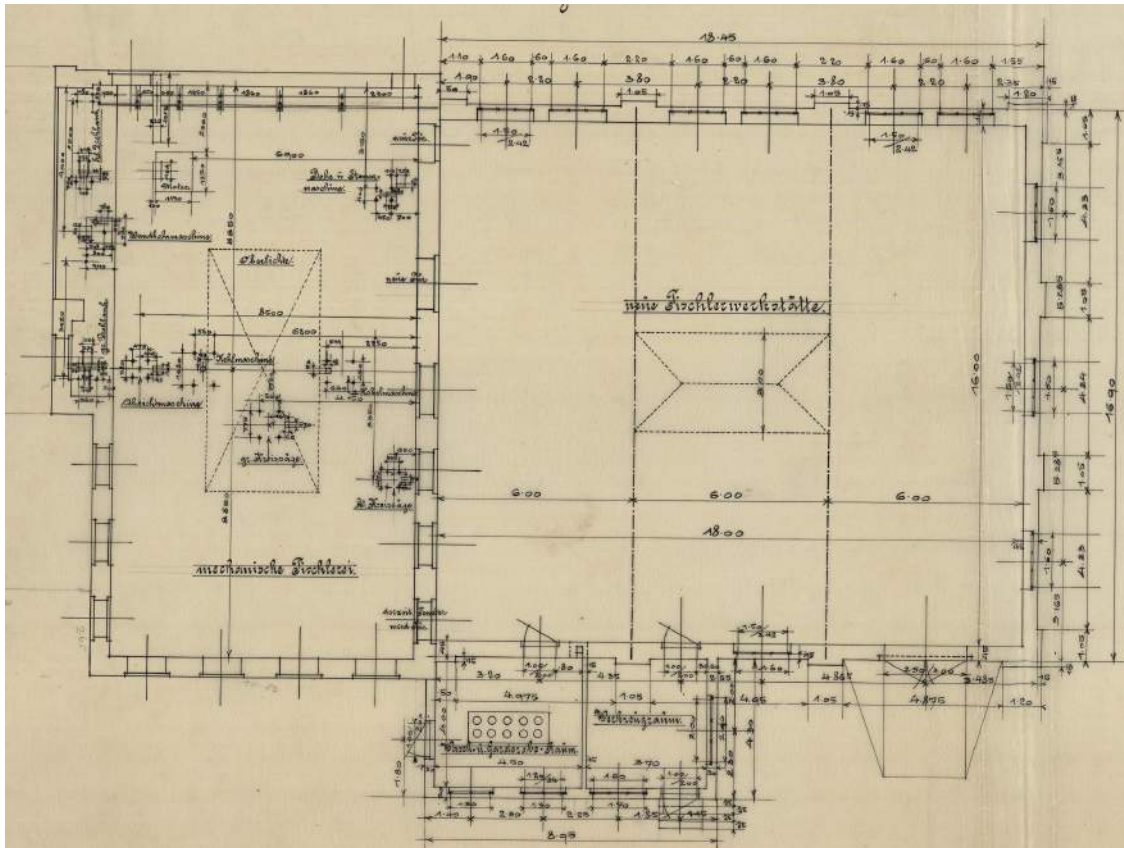


Abbildung 147: Grundriss der Planung von 1913

Die räumliche Verbindung der beiden neu geschaffenen Funktionseinheiten wird über die in der Südfassade des Bestandsgebäudes befindlichen Öffnungen hergestellt. Auf etwa 80 m² werden diverse Gerätschaften zur Holzbearbeitung untergebracht. Großzügig belichtet wird dieser Raum von vier Fenstern an der Westfassade, weiter vier an der Nordfassade sowie einem weiteren an der Ostseite des Gebäudes. Ein Oberlicht in der Mitte des Raumes bringt wie auch in der neuen Tischlerwerkstätte Licht in die dunkleren Bereiche des Bestandsgebäudes. Während im Plan für die neue Tischlerwerkstätte keine Angaben bezüglich Möblierung oder technischer Ausstattung zu finden sind, findet man diese jedoch sehr detailliert im Bereich der mechanischen Tischlerei. Die Ausrüstung umfasst im Jahr 1913 eine kleine sowie eine große Drehbank, eine Wandbohrmaschine, eine Bohr- und Stemmmaschine, eine Kehlmaschine, eine Abrichtmaschine, eine Hobelmaschine sowie eine große und eine kleine Kreissäge.

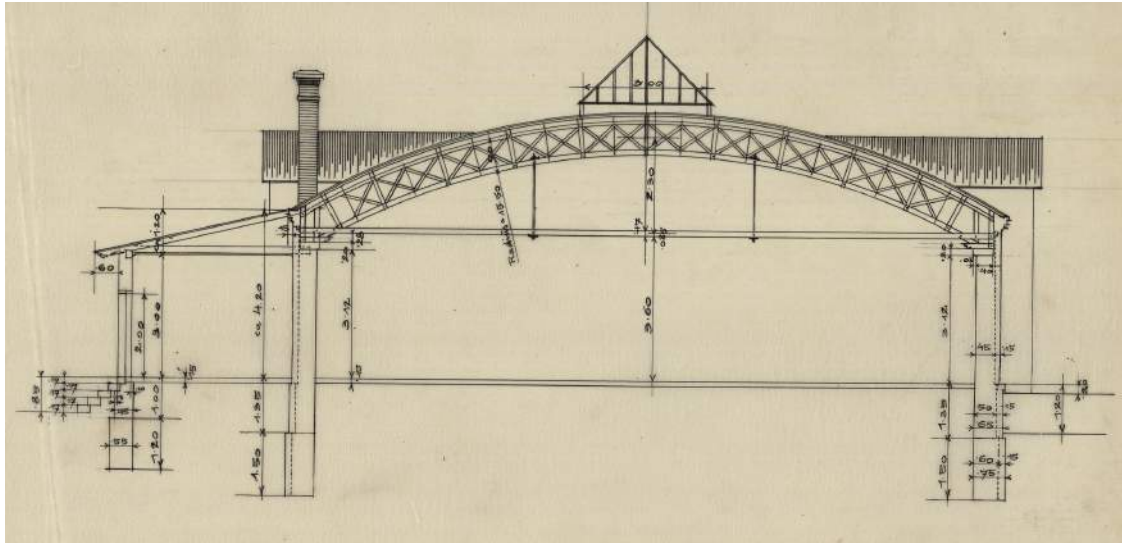


Abbildung 148: Querschnitt durch das Gebäude; Stephansbinder als Dachtragwerk

Der Querschnitt durch das Gebäude veranschaulicht die Charakteristik des Innenraumes, der, wie andere Objekte am Werftgelände auch, durch das Tragwerk im System Stephan bestimmt wird. Dieser Fachwerksträger liegt auf den gemauerten Außenwänden auf, die regulär 45 cm stark sind, im Bereich der Mauerpfeiler beträgt die Wandstärke 65 cm. Interessant ist, dass auch für den Innenraum ein umlaufendes Kranzgesimse geplant ist. Der auf der Mauerbank aufliegende Stephansbinder besitzt einen Innenradius von 15,50 m, außen beträgt der Radius 16,40 m, was bedeutet, dass der Fachwerksträger 90 cm hoch ist. Ein horizontaler Stab, der auf Stäben, die vom Untergurt des Stephansbinders abgehängt sind, soll dem Tragsystem zusätzliche Stabilität geben. Im Scheitelpunkt des Kreissegments des Tragwerks sowie der Dachhaut, wird abermals durch eine walmdachförmige und drei Meter breite Oberlichtkonstruktion Tageslicht ins Rauminnere gebracht. Es ist zu erkennen, dass die Gebäudehöhe des Zubaus geringfügig höher ist als die des bestehenden Gebäudes. Der Querschnitt zeigt außerdem den westseitigen Appendix, der über eine kurze Treppe von außen erschlossen werden kann. Gedeckt wird der Anbau von einem Pultdach, das auf einer Höhe von 4,20 m über Fußbodenniveau direkt an die Traufkante des Tonnendaches über dem Hauptraum anschließt.

Die dritte von vier Zeichnungen auf diesem Blatt zeigt die Stirnansicht der neuen Tischlerwerkstätte, die sich in drei, durch aus der Fassadenebene hervortretende Pilaster, gleich breite Fassadenfelder aufteilt. In der Mitte der Felder werden drei gleich große Fenster positioniert, die aus einer kleinteiligen Struktur aus quadratischen Glaselementen bestehen. Besondere Betonung finden jeweils die Fensterbänke sowie

eine faschenähnliche geometrische Verzierung, welche die obere Hälfte der Fenster umrandet. In horizontaler Richtung gliedert sich die Fassade in einen Sockelbereich, der klar von der Ebene der Fenster abgehoben wird. Knapp über der geometrischen Verzierung der Fenster verläuft ein umlaufendes Gesimse und grenzt die Fassadenfelder, in welchen die Fenster liegen, klar von der segmentkreisförmigen Giebelfläche ab. Diese ist wiederum, analog zu den Feldern darunter, durch vorspringende Pilaster in drei gleich breite Teile gegliedert. Der Dachform folgend schließen zwei weitere Gesimse das Gebäude nach oben hin ab. Der obere Teil dieses Gesimses läuft über die ganze Länge durch, der untere wird durch die Pilaster unterbrochen. In der Stirnansicht wird durch das Fehlen eines Dachvorsprunges findet die streng geometrische Form der neuen Tischlerwerkstätte zusätzliche Betonung und Stringenz. Eine kurze, relativ steile Rampe führt von der neuen Tischlerwerkstätte auf das tieferliegende Niveau des Außenraumes und ist ebenfalls prägender Teil dieser Ansicht.

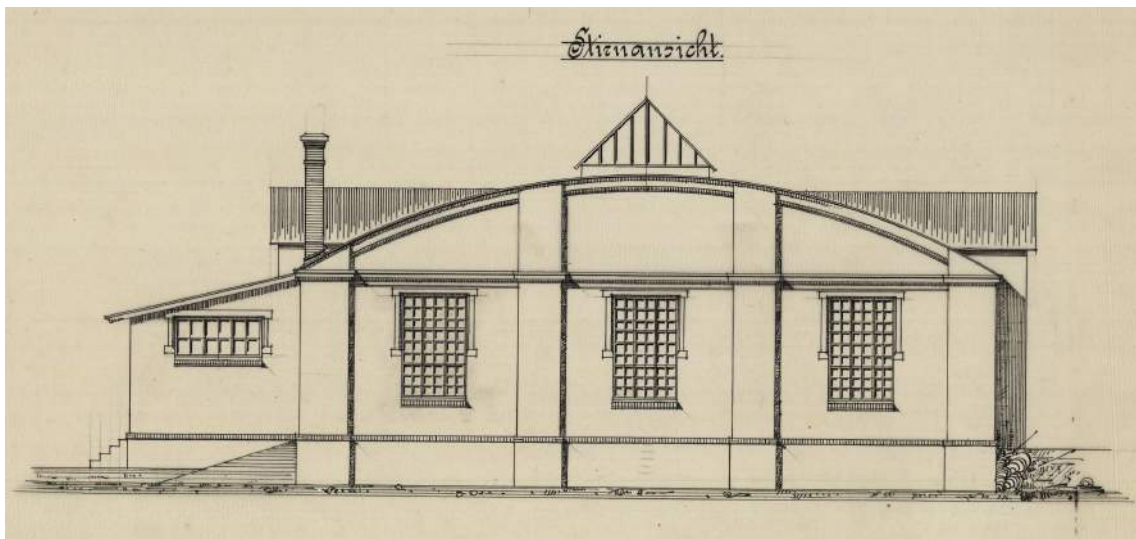


Abbildung 149: Stirnseitige Ansicht

Der westseitige Anbau mit Pultdach, der in der stirnseitigen Ansicht aus Südrichtung gesehen wird, ist in der Ausformulierung der Fassade an den Hauptraum angelehnt, jedoch weniger schmuckvoll. Lediglich der umlaufende Sockel sowie die Gestaltung der Fenster mit markanter Fensterbank und Umrandung wird aufgenommen, vertikale Gliederungselemente sind nicht vorhanden. Eine kleine Treppe führt vom Außenraum in den Werkzeugraum.

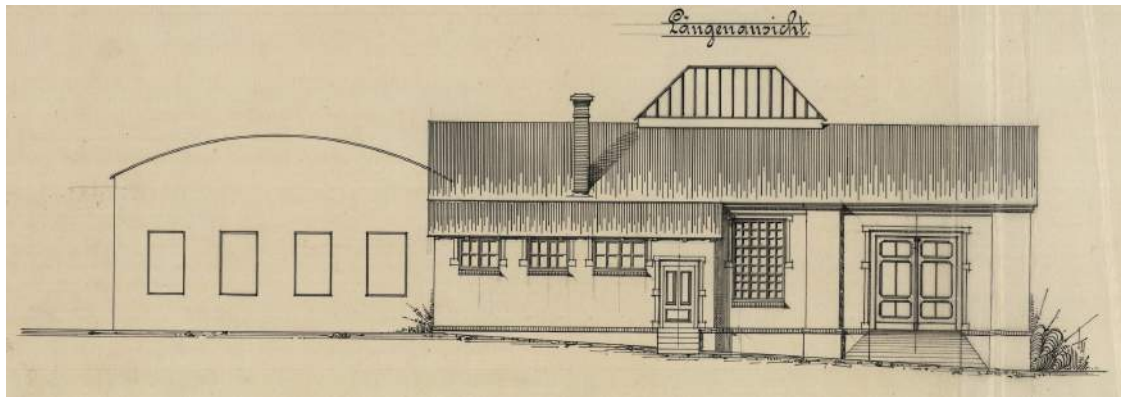


Abbildung 150: Die "Längensicht" aus der Entwurfsplanung von 1913

Der vierte und letzte Plan auf dem Planblatt vom April 1913 zeigt in der „Längensicht“ das Gebäude aus westseitiger Richtung. Wie zuvor erwähnt, ist auch an dieser Fassadenseite der Sockel des Gebäudes betont, der sich Richtung Norden durch den Geländeverlauf stark verjüngt. Durch zwei Pilaster am Hauptraum des Gebäudes entstehen zwei Fassadenfelder, die im rechten Feld den Haupteingang zur Tischlerwerkstätte mit vorgelagerter Rampe aufnehmen. Die doppelflügelige Eingangstür ist mit symmetrischem, geometrischem Dekor versehen und wird analog zu den Fenstern ebenfalls mit geometrischem Dekor umrandet. Direkt daneben sitzt ein weiteres Fenster, dass mit den Fenstern an der Stirnseite identisch ist. In etwa die Hälfte der Fassadenlänge nimmt der Appendix ein, der drei kleinere Fenster in zwei unterschiedlichen Formaten sowie den Eingang zum Werkzeugraum mit vorgelagerter Treppe aufnimmt. Die Fenster sitzen nur knapp unter der Traufkante.

Das umlaufende Kranzgesimse bildet wiederum die horizontale Abtrennung zwischen Fassade und Dach, auf dessen Höhe auch das Pultdach des Appendix anschließt. Gestaltprägend ist ein Kamin der Tischlerwerkstätte, der in etwa in der Mitte des Anbaus die Tonnendachkonstruktion durchdringt und über den Scheitel des Hauptdaches hinausragt. Ein weiteres Mal wird die Dachhaut durch eine walmdachförmige Oberlichtkonstruktion durchdrungen, die in etwa ein Drittel der Gebäudelänge einnimmt und exakt in der Mitte zu sitzen scheint.

Nur schematisch angedeutet ist der bestehende, zur Tischlerwerkstätte querliegende, Bauteil, der direkt an das neue Gebäude anschließt.

UMBAUTEN

Auf einem Luftbild aus dem Jahr 1925²⁸⁸ ist die Situation der Objekte 15 und 16 inklusive des im Norden anschließenden alten Holzgebäudes, das vermutlich aus dem Jahr 1887 stammt, am besten dargestellt. Dieses Holzgebäude wird zwar in den Neubauplänen aus dem Jahr 1913 nicht angedeutet oder behandelt, die Existenz dieses Gebäudes ist aber zumindest bis zum Jahr 1925 erwiesen.²⁸⁹

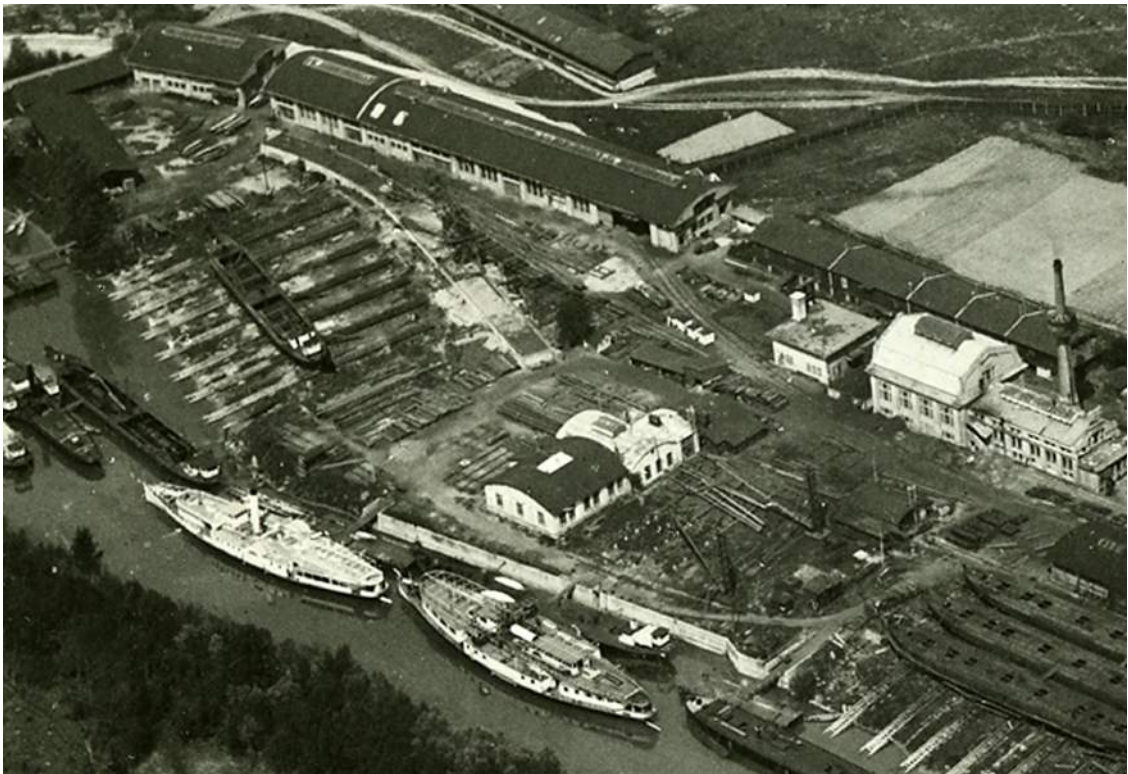


Abbildung 151: Mittig die Objekte 15 + 16 auf dem Luftbild von 1925

Es liegen bislang keine Hinweise auf größere Um- und Ausbaumaßnahmen für die Objekte 15 und 16 bis 1938 vor. Lediglich ein undatierter Plan gibt Auskunft über einen „Anbau an die Kesselschmiede Geb. 15“. Wie aus diesem Plan hervorgeht, ist die neue Tischlerwerkstätte aus dem Jahr 1913 im Laufe der Zeit zu einer Kesselschmiede umfunktioniert worden. Der Anbau an der südorientierten Stirnseite von Objekt 15 ist im Maßstab 1:50 dargestellt und liegt axial zum linken Pilaster und nimmt die gesamte Breite zwischen den beiden Fenstern ein. Es handelt sich um einen etwa 3 m x 3 m großen Zubau, dessen Funktion auf diesem Plan nicht näher definiert wird. Als

²⁸⁸ Luftbild aus dem Nachlass von Alexander Popp, 1925

²⁸⁹ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 16

Konstruktion wählte man eine Holzfachwerkskonstruktion, in welcher insgesamt drei Öffnungen in Form von Fenstern verbleiben. An der Ostseite dürfte sich der Eingang zu diesem kleinen Raum befunden haben. Ein Pultdach mit Dachpappeindeckung schließt auf Höhe des Kranzgesimses an das Bestandsmauerwerk an.

Die Existenz der Gebäude 15 und 16 in ihrer ursprünglichen Form ist durch eine Fotografie, die im Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek aufliegt, erwiesen. Ein im Stadtmuseum Korneuburg archivierter Lageplan, der auf den 16. Oktober 1944 datiert ist und die Organisation des Holzlagers im Westen des Werftareales zum Thema hat, sind die Objekte 15 und 16 nicht mehr existent und wurden durch die neue Halle 100 ersetzt. Der Abbruch erfolgte in den Jahren 1940/41.²⁹⁰



Abbildung 152: Fotografie aus dem Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek vom 20.5.1938, Im Vordergrund zwei Tankkähne, im Hintergrund die Objekte 15+16

²⁹⁰ Carina ZABINI, Bauhistorische Dokumentation ..., S. 16-17

ZUSTAND HEUTE

Die Objekte 15 und 16 sind heute nicht mehr existent, da sie zu Beginn der 1940er Jahre der neuen und größeren Halle 100 weichen mussten. Der Abbruch erfolgte in den Jahren 1940/41.

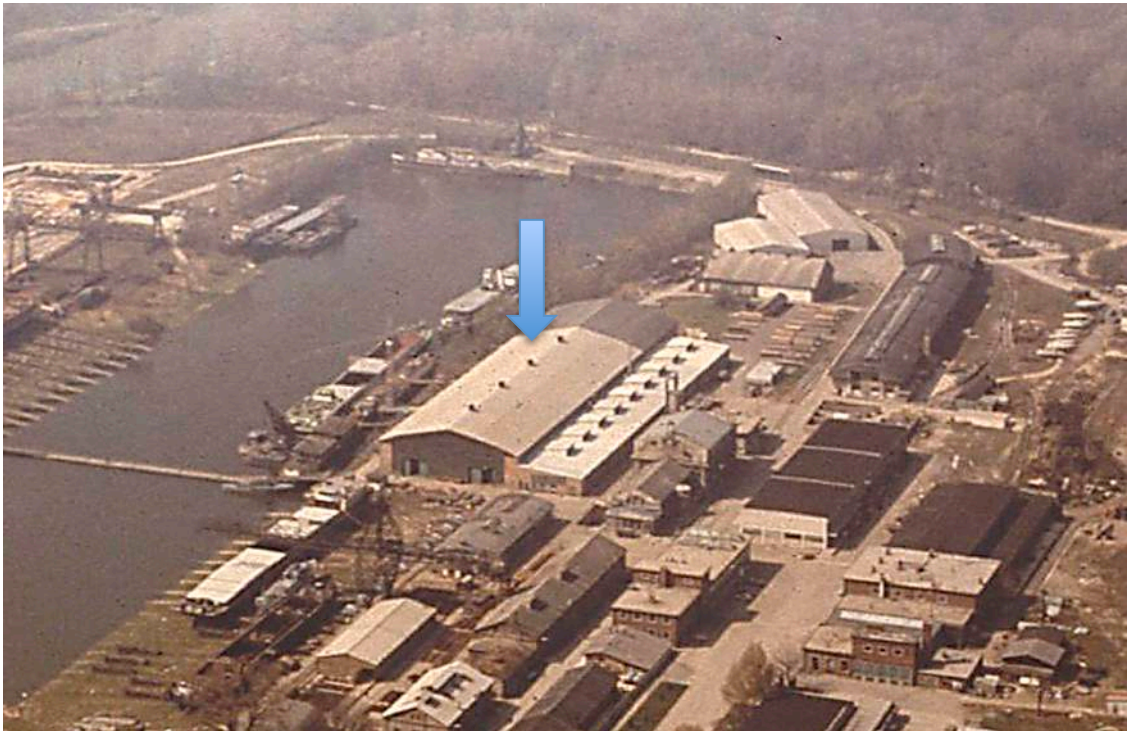


Abbildung 153: Der anstelle der Objekte 15 + 16 befindliche Hangar Halle 100; Luftbild 1991

CHARAKTERISTIK UND WERT DER OBJEKTE 15 + 16

Da die Objekte 15 und 16 denselben Gebäudekomplex bezeichnen werden sie in diesem Kapitel gemeinsam beschrieben. Es handelte sich hierbei um eine Tischlerei und ein Maschin- und Kesselhaus. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestanden die Baulichkeiten der Werft aus Holz, so auch die Objekte 15 und 16. Lediglich im Gattersägmaschinenhaus, wo sich eine dynamoelektrische Maschine zum Betrieb der Beleuchtung der Säge befand, gab es eine gemauerte Fußbodenabsenkung. Im Jahr 1913 begann dann ein großer Umbau auch dieses Bereichs.

In den Gebäuden 15+16 befand sich auch eine Dampfmaschine, die nicht nur dem Antrieb der Säge diente, sondern auch die Farbmühlen in Objekt 26. Verbunden

wurden die beiden Objekte über eine Seiltransmission, die beinahe über das gesamte Betriebsgelände gespannt wurde.²⁹¹

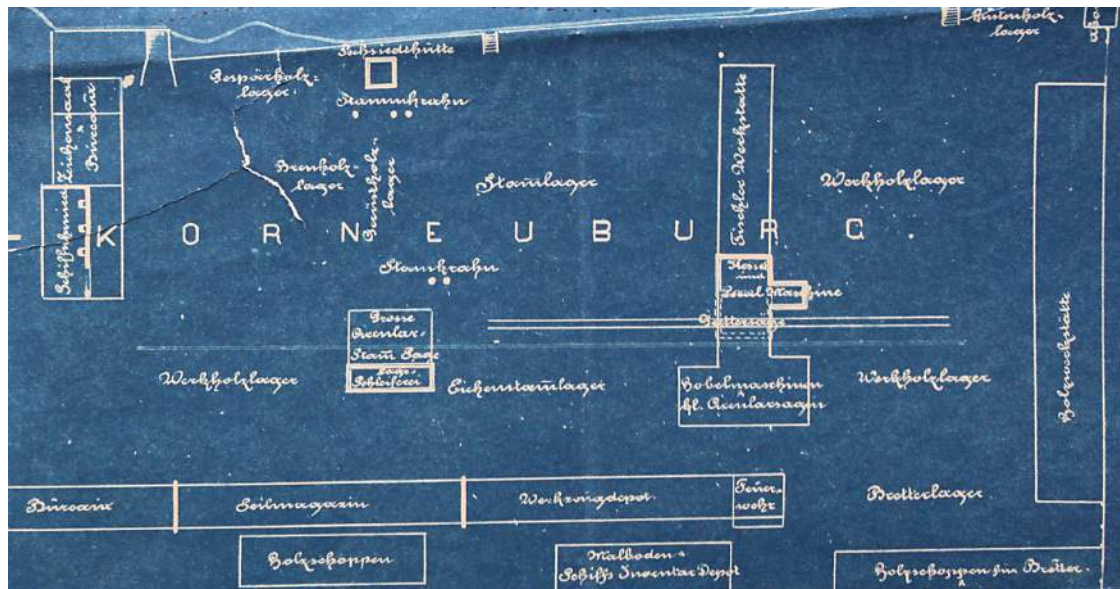


Abbildung 154: Tischlerwerkstätte, Gattersäge und Hobelmaschinen/Circularsagen; Lageplan 1897

Die Neubaupläne stammen aus dem Jahr 1913 und beinhalten 2 Ansichten, einen Grundriss und einen Querschnitt.²⁹²

Der Grundriss ist grundsätzlich rechteckig, lediglich ein Volumen, das einen Werkzeugraum sowie einen Wasch- und Garderoberraum beinhaltet, tritt aus der Längsansicht hervor. Die beiden großen Räumlichkeiten sind als mechanische Tischlerei beziehungsweise als neue Tischlerwerkstätte betitelt.

Die Längsfassade der neuen Tischlerwerkstätte beherbergt auf der rechten Seite einen Eingang in Form einer Doppelflügeltür. Besondere Betonung bekommt dieser Eingang durch zwei Pilaster. Eine Treppe die sich auf die Türbreite verjüngt führt zu diesem Eingang. Zwischen dem linken Pilaster und dem Gebäudevorsprung, der den Wasch- und Garderoberraum sowie den Werkzeugraum beinhaltet, liegt ein Fenster das fast bis zur Traufe reicht. Der Gebäudevorsprung selbst besitzt drei Fenster in regelmäßigen Abständen und eine einflügelige Eingangstür in den Wasch- und Garderoberraum. Das Fenster neben dem Eingang ist deutlich breiter als die beiden anderen. Auch hier führt eine Treppe auf die Höhe des Eingangs. Das Sockelgeschoß in welchem sich die

²⁹¹ aus dem Schriftverkehr mit Otto Pacher v. 16.10.2015

²⁹² Österreichisches Staatsarchiv: „Plan über die Adaptierung des alten Lokalmaschinenhauses als mechanische Tischlerei, sowie Zubau einer neuen Tischlerwerkstätte als Ersatz der alten, baufälligen Werkstätte für die löbliche Erste k.k.priv. DDSG Schiffswerfte Korneuburg.“, April 1913

Treppen befinden wird horizontal klar vom darüber liegenden Fassadenfeld, das vom Sockel bis zur Traufe reicht, getrennt. Überdacht wird die neue Tischlerwerkstätte von einem Tonnendach mit einem Oberlicht am Scheitelpunkt des Kreissegments. Ein Kamin durchdringt das Tonnendach in der Ebene der Trennwand zwischen Waschraum und Tischlerwerkstätte. Ein Pultdach überdeckt den kleineren Vorbau.

Die mechanische Tischlerei wird in der Längsansicht schmucklos dargestellt. Die Ansicht zeigt einen eingeschößigen Bau, der etwas niedriger als die angrenzende neue Tischlerwerkstätte ist. In der Fassade liegen vier identische Fenster in regelmäßigen Abständen. Ein Tonnendach überspannt diesen Raum.

In der Stirnansicht gliedern vier Pilaster, die auch in das Giebelfeld des Tonnendaches hineinreichen, die Fassade in drei gleich große Teile. In jedem Feld befindet sich ein Fenster. Horizontal ist die Fassade ebenfalls dreiteilig in Form von Sockelgeschoß, Fensterebene und Giebelfeld. Weiters ist in der Stirnansicht ein Fenster für den Werkzeugraum zu sehen.

Der Querschnitt durch die neue Tischlerwerkstätte zeigt, dass das Tonnendach von einem sogenannten Stephansbinder getragen wird. Es handelt sich hierbei um einen patentierten segmentkreisförmigen Fachwerksträger aus Holz, der auf dem Mauerwerk aufliegt.

Abgerissen wurden die Gebäude in den Jahren 1940/1941. An ihrer Stelle wurde das Objekt 100, das bis heute besteht, errichtet.

OBJEKT 100

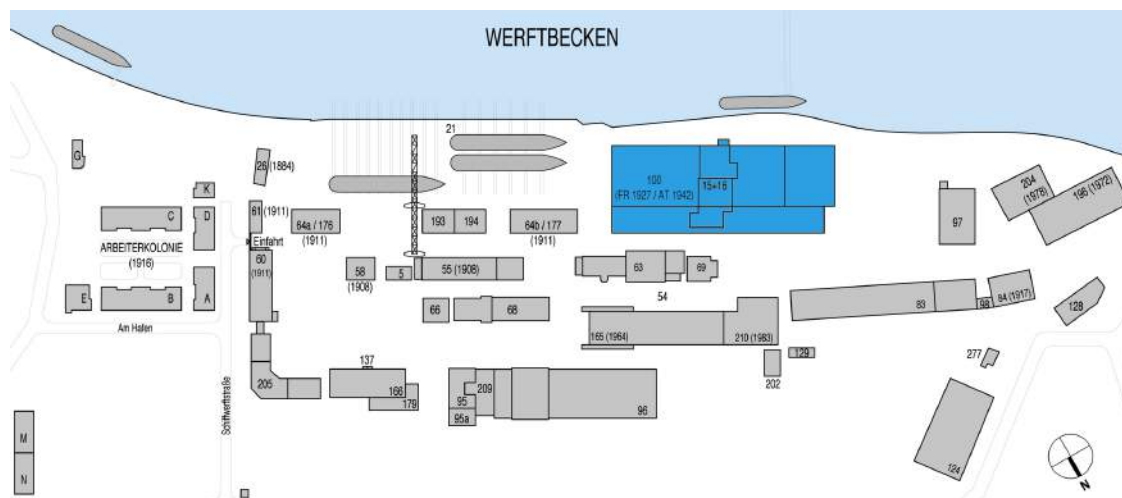


Abbildung 155: Blau markiert die Hangarkonstruktion mit der Objektnummer 100 sowie die zuvor an diesem Platz befindlichen Objekte 15 + 16

PLANUNG

Bedingt durch die spezielle Entwicklungsgeschichte von Objekt 100 hinsichtlich der Besetzung Frankreichs durch die Nationalsozialisten und dem daraus resultierenden Abbau und Abtransport nach Korneuburg bezieht sich die im Folgenden beschriebene ursprüngliche Planung auf die erstmalige Errichtung des Objektes in Frankreich. Dokumentiert ist dies auf zwei Planblättern²⁹³, welche die Nummerierung „Pl.no3“ und „Pl.no4“ tragen. Es ist also naheliegend, dass es noch zwei weitere Pläne zum Bau des Hangars gegeben hat, die gegenwärtig aber nicht vorliegen.

Auf Plan Nummer 4 wird das später in Korneuburg wiederaufgebaute Objekt als Doppelhangar in Pfosten-Riegel-Stahlbauweise dargestellt. Die beiden direkt nebeneinanderstehenden Hallen messen in ihrer Breite jeweils 34 m und bauen sich an der Breitseite aus jeweils 10 Stützenachsen auf. Im vierten sowie im sechsten Fassadenfeld befinden sich im oberen Bereich die mit Spanngliedern versehenen schrägen Aussteifungselemente zur Stabilisierung des Gesamtsystems gegen horizontale Lasten. Das Satteldach erhöht seine Dachneigung im Bereich der Randfelder und gibt dem Hangar so seine charakteristische Form in der Frontalansicht.

²⁹³ Österreichisches Staatsarchiv: „Projet de bardage du long pan N.O. et des pignons S.O. des hangars au bois“, Planblätter Nr. 3 + Nr. 4, Mai 1928

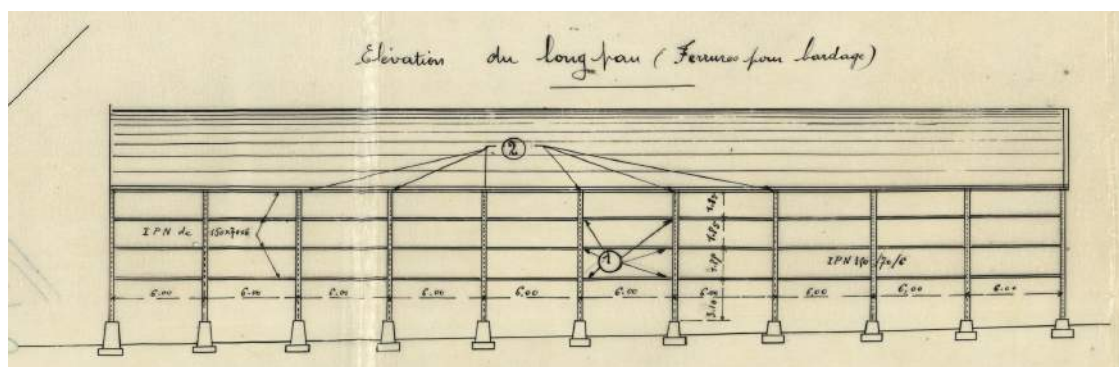


Abbildung 156: Längsansicht aus der ursprünglichen Planung aus 1927

Die Frontal- wie auch die Längsansicht zeigen, dass der Doppelhangar ursprünglich für ein Grundstück mit leicht abfallendem Gelände geplant war. Ebenfalls aus der Längsansicht abzulesen ist, dass die Primärkonstruktion auf einem Achsmaß von 6 m aufbaut und dass die zwischen den Stützen liegenden Träger als I-Profile geplant sind. Insgesamt besteht die Halle aus elf Stützenachsen und einer daraus resultierenden Gesamtlänge von 60 m.

Des weiteren wird der Hangar auf diesem Planblatt in Konstruktionsdetails vertiefend dargestellt. Detail 1 beschreibt die von Stahlstütze zu Nebenträger im Bereich der Längsfassade. Auf dem Steg des I-Träger der Stütze werden beidseitig L-Profile befestigt, auf welchen die horizontalen Nebenträger aufliegen und bündig mit der Außenseite der Stütze abschließen.

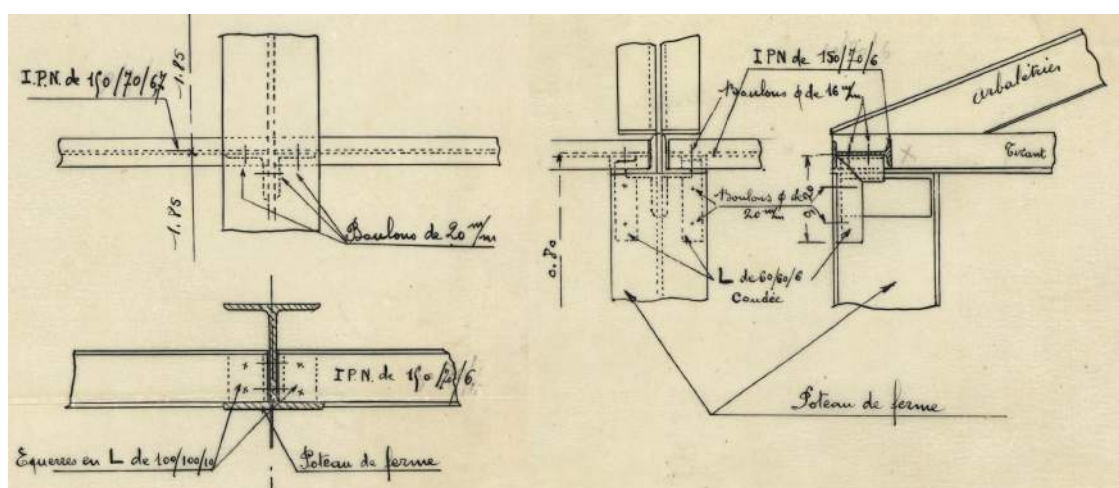


Abbildung 157: Links Detail 1, rechts Detail 2

Detail 2 erklärt, wie im Traufbereich die Stahlträger der vertikalen Außenwandkonstruktion auf die geneigten Träger der Steildachkonstruktion treffen und wie die Schraubverbindungen angebracht werden.

Auf dem Planblatt mit der Bezeichnung „Planche n°3“ wird der Hangar und dessen Tragwerk weiter detailliert. Aufschlussreich im Bezug auf die Ausführung der Dachkonstruktion zeigt sich der Querschnitt durch die Halle.

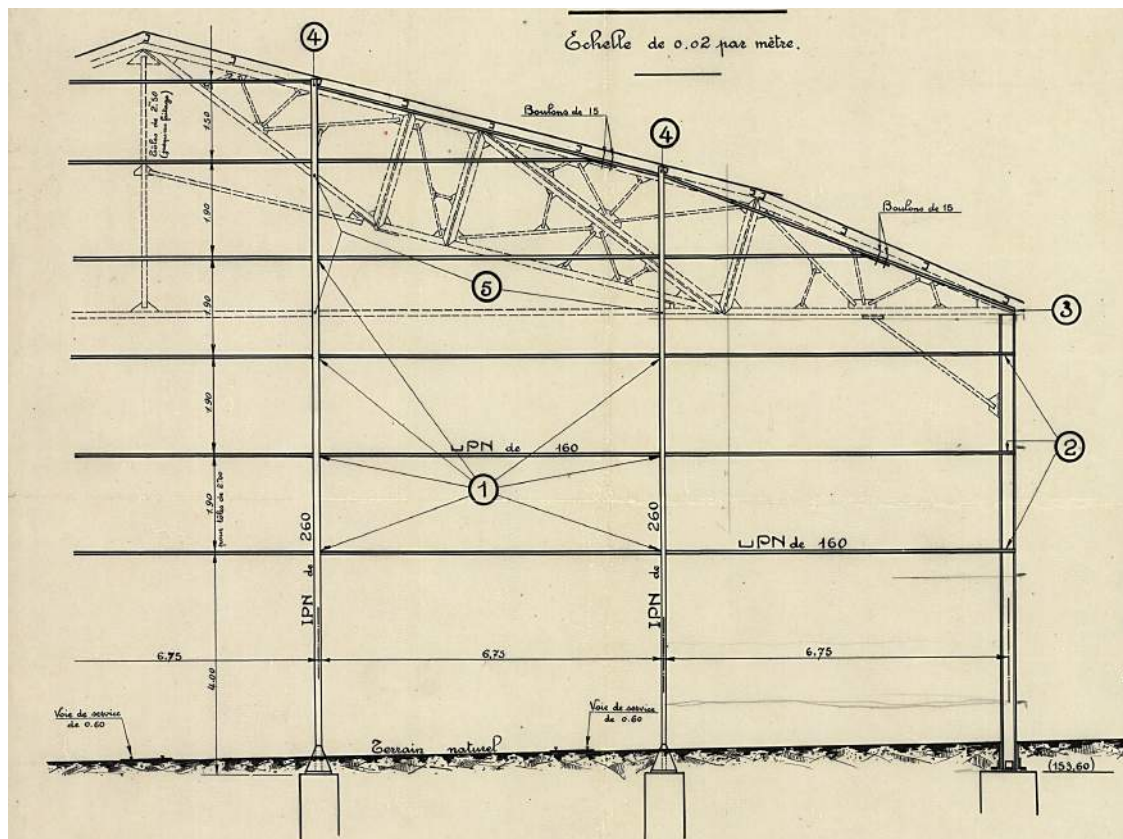


Abbildung 158: Querschnitt durch die Stahlkonstruktion der Halle

Demnach besteht die Stahlfachwerkskonstruktion aus mehreren dreieckigen Rahmen mit innenliegenden aussteifenden Elementen. Der Hallenboden ist dem Querschnitt zufolge nicht zusätzlich ausgebaut und blieb bei der ersten Errichtung der Halle in Frankreich als natürlicher Boden belassen. Zusätzlich werden die Fundament- sowie weitere Stahlbaudetails auf diesem Planblatt in der Qualität von Ausführungsdetails dargestellt.

ERRICHTUNG DES HANGARS IN KORNEUBURG

Der beabsichtigte Bau der neuen Schiffbauwerkstätte mit der Objektnummer 100 wird erstmals auf einem Ausbauplan der Werft vom 15. September 1941²⁹⁴ gemeinsam mit einem neuen Kranfundament im Nordwesten des Werftareals dargestellt.

Wie die Demontage sowie der Abtransport des Doppelhangars nach der Kapitulation Frankreichs im Jahr 1940 erfolgte ist nicht hinlänglich geklärt, es ist jedoch anzunehmen, dass vonseiten des Oberkommandos der Marine (OKM) ein formeller Antrag an das Oberkommando der Wehrmacht (OKW) gestellt wurde, dem das OKW schließlich auch entsprochen hat. Der Wiederaufbau des Hangars in Korneuburg wurde im Auftrag des OKM unter Aufsicht von lokalen Vertretern des Reichswirtschaftsministeriums vorangetrieben.²⁹⁵

Im folgenden werden wichtige Eckdaten aufgelistet, die den komplexen Hintergrund von Objekt 100 verständlich machen sollen. Es handelt sich hierbei um Daten, die man diversen gesicherten Daten²⁹⁶, die sich im Stadtmuseum Korneuburg beziehungsweise im Österreichischen Staatsarchiv befinden, entnehmen kann:

- 25.10.1941: Antrag um Baugenehmigung beim Bürgermeister von Korneuburg
- ab 7.1.1942: Beschleunigung des Werftausbaues entsprechend dem Vierjahresplan der Reichsregierung in Berlin
- März 1942: Arbeitsunfall mit Todesfolge beim Bau der Halle 100
- 7.8.1942: ‚Gleichengeld‘ anlässlich der Fertigstellung wird an Arbeiter ausbezahlt
- 19.8.1942: Errichtung der provisorischen Stirnwand aus Holz (Plan 1:50)
- September 1942: Detailpläne aus dem Österreichischen Staatsarchiv berichten über mögliche Konstruktionsverstärkungen für den Einbau von Laufkränen
- 27.10.1944: „Einbau von Räumen für Werkzeugausgabe“

Weiters weisen Dokumente aus dem Staatsarchiv auf eine Firma hin, die mit der Erfassung von Gebäuden im besetzten Frankreich beauftragt war und die sich mit der Weiterverwendung auf dem Gebiet des Deutschen Reiches beschäftigte:

²⁹⁴ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg - Ausbau“, 15.9.1941

²⁹⁵ Robert KORNMÜLLER, Werft Korneuburg - Hangar Halle 100, S. 13

²⁹⁶ Archiv Stadtmuseum Korneuburg: Mappe mit der Beschriftung „Halle 100“

TECHNISCHE BEDARFSDECKUNG

G. Seiwering

26 Rue de la Pépinière

Paris, 8eme 24

Die von dieser Firma erhaltenen Pläne, es handelt sich dabei um (Blau-)Pausen mit französischer Beschriftung, wurden in Korneuburg kopiert und gestempelt.

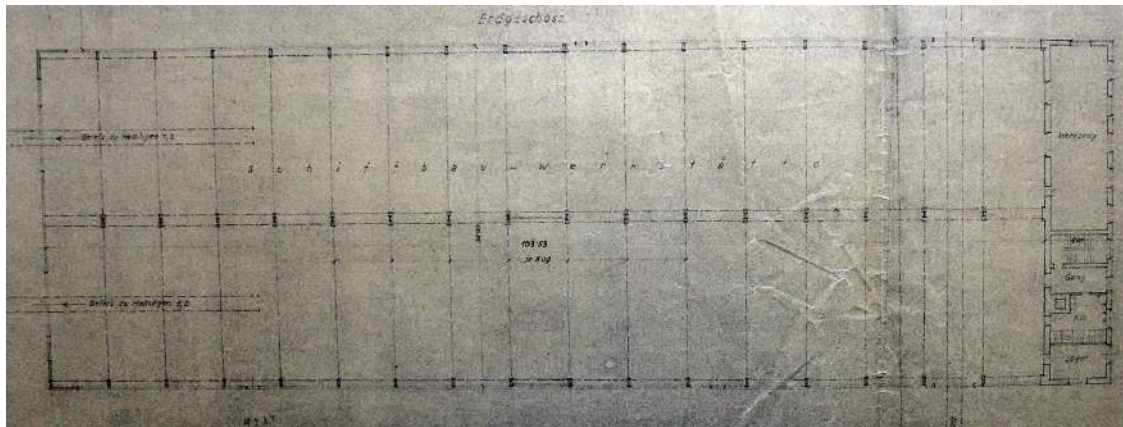


Abbildung 159: Grundrissdarstellung der neuen Halle mit nordwestseitigem Massivbau

Wie der aus Frankreich abtransportierte Hangar in Korneuburg aufgestellt werden soll, wird auf einem Plan²⁹⁷ im Maßstab 1:200 dargestellt. Aus dem Grundriss wird ersichtlich, dass am nordwestlichen Ende des Gebäudes ein mehrgeschoßiger Bauteil in Massivbauweise errichtet werden soll, an den die Stahlskelettkonstruktion anschließen wird. Leicht außerhalb der Mitte liegt das Stiegenhaus, das die insgesamt vier Ebenen miteinander verbindet. Im Keller befindet sich die Zentralheizung samt Kohlelager, im Erdgeschoß werden ein weiteres Lager, Toiletten, ein Gang sowie ein Werkzeuglager geplant. Im ersten wie auch im zweiten Obergeschoß werden ausschließlich Kanzleiräume untergebracht. Die Breite des Massivbaukörpers beträgt 6 m, die Länge der neu aufzubauenden Halle 103,53 m mit einem Achsmaß von 6,09 m. Durch die beiden Einfahrtstore auf der südöstlichen Stirnseite der Halle werden die Geleise der Werksbahn zu den Hellingen 1 und 2 verlegt. Die beiden Einfahrtstore sind auch in der unteren Stirnansicht schematisch dargestellt. Diese Ansicht zeigt außerdem eine große Glasfläche sowie eine um diese umlaufende opake Fläche, die in

²⁹⁷ Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg: „Werft Korneuburg – Ausbau. Schiffbauwerkstätte Übersichtszeichnung“, 14.2.1942

Sichtziegelmauerwerk zur Ausführung kommen soll. Die gegenüberliegende obere Stirnansicht zeigt eine Lochfassade mit insgesamt neun Fensterachsen.

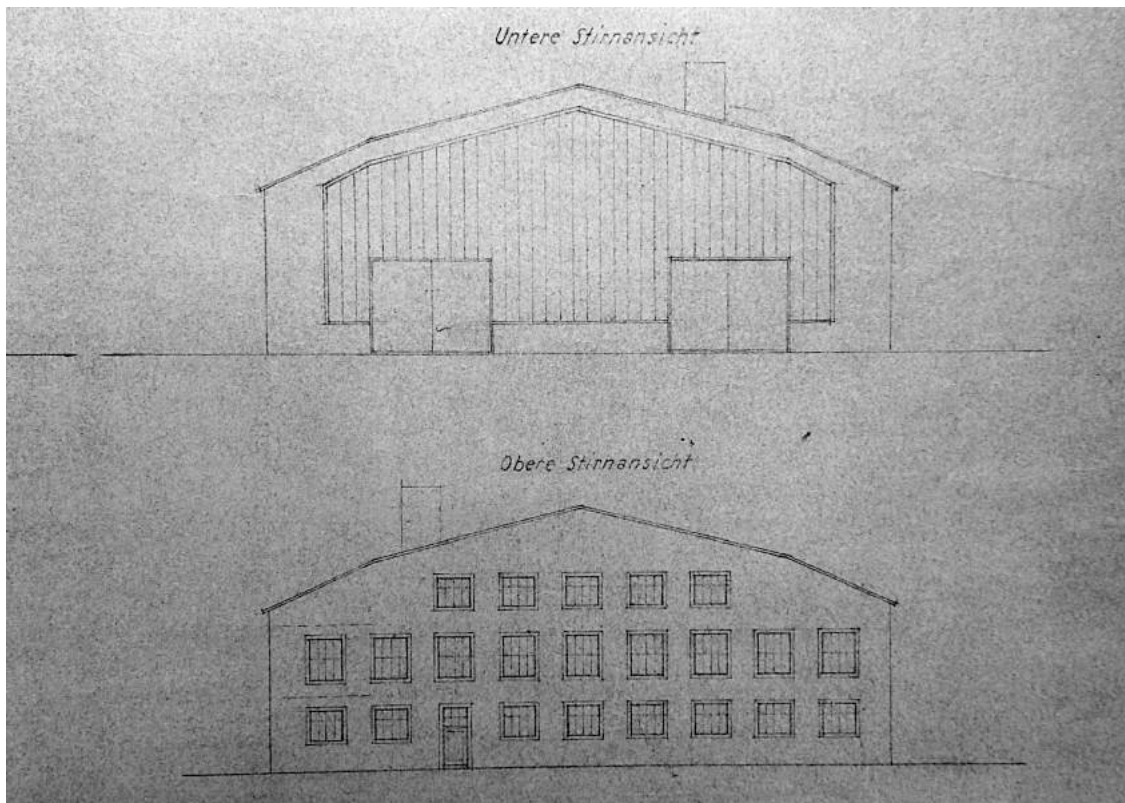


Abbildung 160: Die Stirnansichten für die ab 1942 errichtete Halle 100

Im Erdgeschoß liegt der Zugang zum Gebäude in der dritten Fassadenachse, links und rechts davon liegen annähernd quadratische Fenster zur Belichtung der Räume im Erdgeschoß. Während im ersten Obergeschoß ein hochformatiges Fensterformat zur Anwendung kommt wird im zweiten Obergeschoß dasselbe Format wie im Erdgeschoß verwendet, jedoch nur mehr in den mittleren fünf Achsen.

Durch den Einbau von für den Schiffsbau notwendigen Laufkränen in die Halle 100 vollzieht sich eine wesentliche Änderung zur räumlichen Situation bei der ursprünglichen Nutzung als forstwirtschaftlicher Hangar. Um die Lasten des Laufkranes abtragen zu können werden an den Außenwänden sowie in der Mittelachse der Halle zusätzliche Tragkonstruktionen errichtet. Die Halle ist somit in zwei gleich große Gebäudehälften gegliedert, die jeweils über einen eigenen Laufkran mit einer Tragkraft von 2,0 t verfügen.

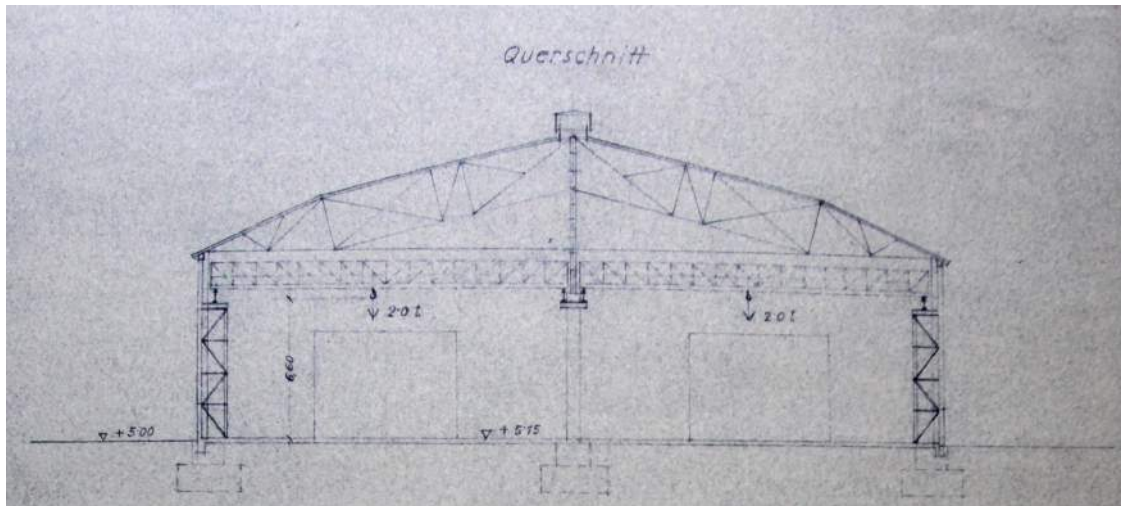


Abbildung 161: Querschnitt mit verstärkter Stahlkonstruktion und Laufkränen

Aus dem Querschnitt ist zudem zu erkennen, dass im Bereich des Firstes laternenförmige Oberlichtkonstruktionen gebaut werden sollen, die auf den ursprünglichen Plänen aus dem Jahr 1928 nicht vorgesehen sind.

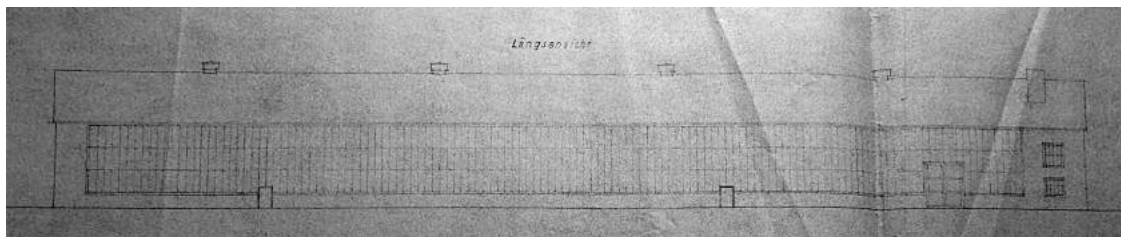


Abbildung 162: Längsansicht mit großzügiger Verglasungen und Sichtziegelmauerwerk

Wie aus der Längsansicht zu entnehmen ist, sollten über die Länge der Halle verteilt vier dieser Laternen gebaut werden. Geprägt wird die Längsfassade von der Glasfassade, die beinahe die gesamte Fläche an den Längsseiten einnimmt. Eingefasst wird diese Glasfläche von einem Sockel sowie Flächen an den Gebäudeenden, die in Sichtziegelmauerwerk ausgeführt werden. Der angesprochene Sockel wird von zwei Eingangsportalen sowie einem großen doppelflügeligen Einfahrtstor unterbrochen. Im Bereich des Massivbaus befinden sich in einer Achse übereinanderliegend zwei weitere Fenster.

Die Abwicklung des Wiederaufbaus des Hangars in Korneuburg wurde fotografisch dokumentiert und deckt sich inhaltlich mit den erstellten Zeichnungen aus dem Jahr 1942.

UMBAUTEN

Dokumentationen von an Halle 100 durchgeführten Umbaumaßnahmen liegen bis dato nicht in der detaillierten Form vor, wie man sie von den meisten anderen Objekten am Werftgelände kennt. Die Verlängerung der Halle 100 in nordwestliche Richtung sowie der längliche Zubau an der Nordostseite sind nur auf einem Rot-Blau-Plan²⁹⁸ aus dem Jahr 1954 dargestellt. Dieser sogenannte „ERP-Plan“ (Marshall-Plan) stellt im Bezug auf die Werft in Korneuburg dar, was im Zeitraum vor 1945 und welche Objekte nach 1945 errichtet wurden.

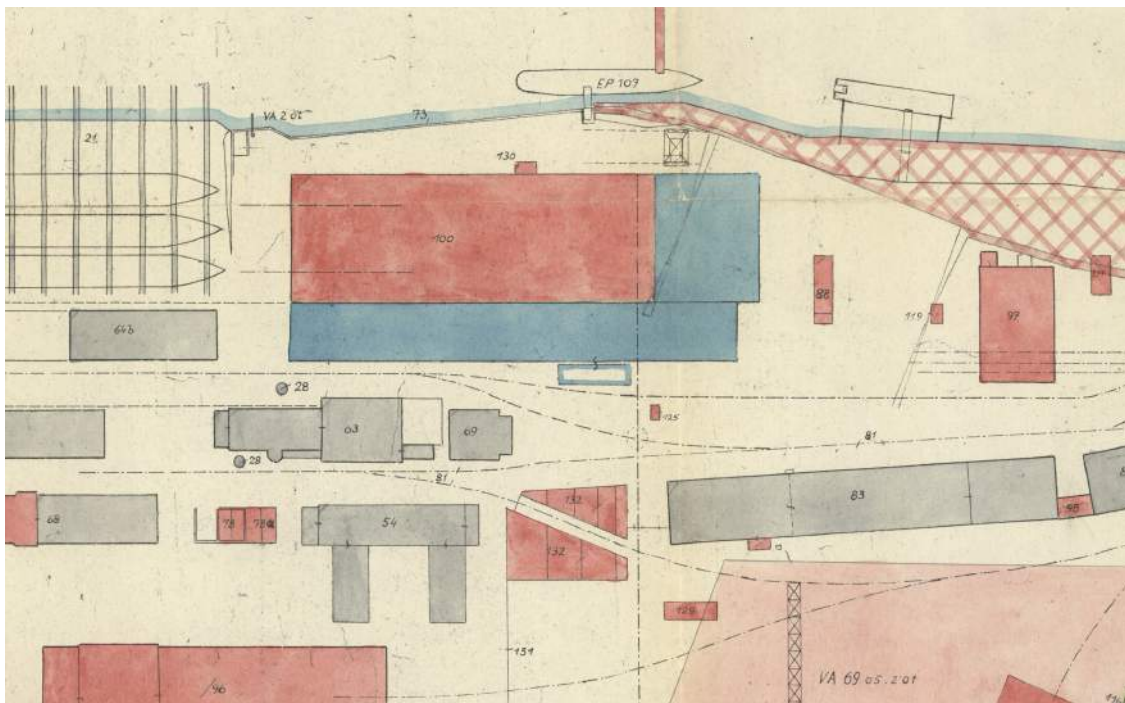


Abbildung 163: Darstellung der Halle 100 im Rot-Blau-Plan aus dem Jahr 1955

Rot markiert sind auf diesem Plan Objekte, die im Zeitraum von 1939 bis 1945 errichtet worden sind. Blau markiert sind diejenigen Bauwerke, die im Zeitraum von 1946 bis 1955 realisiert wurden. Somit lässt sich auf Grundlage dieses Planes der Zeitraum der Erweiterung von Halle 100 auf den Zeitraum zwischen 1946 und 1955 eingrenzen.

²⁹⁸ Österreichisches Staatsarchiv: „Entwicklung der Erwerbung des Grundstückes und der Errichtung der Gebäude.“, 3.11.1954

ZUSTAND HEUTE

Halle 100 wird seit dem Jahr 2006 von der KUWOPA Kastenhofer GmbH²⁹⁹ als Lagerhalle für Papierwaren genutzt und befindet sich nicht zuletzt aufgrund der permanenten Nutzung und der dauernden Pflege in sehr gutem Zustand.



Abbildung 164: Halle 100 im Jahr 2012

CHARAKTERISTIK UND WERT VON OBJEKT 100

Die Halle 100 ist Teil eines vermutlich landwirtschaftlich genutzten Doppelhangars aus der Gegend von Bourges dessen erste Errichtungszeit in Frankreich aufgrund der im Österreichischen Staatsarchiv erhaltenen Mutterpausen der Originalpläne³⁰⁰ auf die Jahre 1927/1928 zurückzuführen ist. Im Zuge der Besetzung Frankreichs durch die Deutsche Wehrmacht wurde die Halle demontiert und der Transport nach Korneuburg eingeleitet. Das OKM (Oberkommando der Marine) beauftragte lokale Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums mit dem Aufbau der Halle in Korneuburg.

²⁹⁹ Internetquelle: <http://www.kuwopa.at/index-Dateien/Page379.htm>

³⁰⁰ Österreichisches Staatsarchiv: Plansatz zweiteilig - „Projet de bardage du longpan N.O. et des pignons S.o: des hangars au bois.“, Planblatt 3+4, 20.6.1927

Die Pläne zeigen eine Doppelhalle, ausgeführt als Stahlkonstruktion, mit 60 m Länge und 2 mal 34 m Breite. Die Höhe beträgt etwa 14 m. Das Konstruktionsraster misst 6 m auf der Längsseite der Halle mal 3,75 m auf

der Breitseite. Ein von Fachwerken getragenes Satteldach überspannt das Objekt 100. Die Neigung des Daches ist in den beiden äußeren Feldern des Rasters etwas steiler als in den Innenfeldern.

Die Längsfassade ist horizontal in zwei Felder geteilt. Der Sockel ist als Sichtziegelmauerwerk ausgeführt, wobei die Auflager für die Stahlstützen in regelmäßigen Abständen aus der Fassade hervortreten. Zwischen Sockel und Traufe befindet sich eine Glasfassade, die etwa viermal so hoch wie der Sockel ist und drei übereinanderliegende Zeilen mit Glasscheiben beinhaltet. In die von außen sichtbare Fassadenkonstruktion aus Stahl sind in ihren Abmessungen gleichartige Glasscheiben im Hochformat eingesetzt. In jeder neunten Achse der Glasfassade ist abwechselnd in der unteren beziehungsweise mittleren Zeile eine Öffnung aus Metall angebracht. Weiters gibt es zwei Eingangstore, zu einem davon führt eine kleine Rampe und ein Einfahrtstor.

Die dem Hafenbecken abgewandte Längsfassade ist heute nicht mehr sichtbar, da an dieser Seite ein Wirtschaftsgebäude angebaut wurde.

Die Breitseiten der Halle zeigen ein ähnliches Bild. Über dem Sockel liegt eine Glasfassade, die optisch der Glasfassade auf der Längsseite entspricht. Dieses Fassadensystem wird auch in das Giebelfeld weitergeführt, eine Holzverschalung schließt das Giebelfeld zum Ortgang des Satteldaches ab. Die Glasfassade erstreckt sich nicht über die gesamte Breite, die Randfelder sind vom Boden bis zur Höhe der Traufe als Sichtziegelmauerwerk ausgeführt. Auf der Breitseite, die zu den Hellingen orientiert ist befinden sich zwei symmetrisch angeordnete Einfahrtstore. Auf der Rückseite gibt es nur eines.

Beim Wiederaufbau der Halle in Korneuburg wurden Verstärkungen an der Konstruktion vorgenommen, die den Betrieb eines Laufkranes ermöglichten. Zudem wurde ein Zwischengeschoß eingezogen, das als Werkzeug- und Materialausgabe genutzt wurde.

Es gibt Hinweise auf Zubauten an Objekt 100 nach 1945. Weiters gibt es Indizien dafür, dass Halle 124 aus Teilen des ehemaligen Doppelhangars gebaut wurde.

Das Objekt 100 wird heute betrieblich als Lagerhalle genutzt.

DENKMAPFLEGE AN DER WERFT KORNEUBURG

UNTERSCHUTZSTELLUNG 2004

Wie bereits weiter oben bei diversen Objekten erwähnt, fand im Jahr 2004 eine denkmalpflegerische Unterschutzstellung per Bescheid³⁰¹ statt. Im Zuge dessen wurde festgestellt, dass gemäß §§ 2 und 3 Denkmalschutzgesetz ein öffentliches Interesse im Sinne des § 1 leg. cit. an der Erhaltung der nachstehend genannten Bereiche der ehemaligen DDSG-Werft Korneuburg wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen und kulturellen Bedeutung besteht: Objekt 60 (nur Außenerscheinung), Objekt 61 (nur Außenerscheinung), Einfahrtstor zwischen den Verwaltungsgebäuden Nr. 60 und 61, Halle 176, Halle 58, Halle 55, Halle 177, Hellinge, Turmdrehkrananlage.

Laut Witaseks Amtssachverständigengutachten handelt es sich bei gegenständlichem Objekt um eine Anlage im Sinne des § 1 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz, das Folgendes besagt:

„Gruppen von unbeweglichen Gegenständen (Ensembles) und Sammlungen von beweglichen Gegenständen können wegen ihres geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Zusammenhanges einschließlich ihrer Lage ein Ganzes bilden und ihre Erhaltung dieses Zusammenhanges wegen als Einheit im öffentlichen Interesse gelegen sein. Mehrheiten unbeweglicher oder beweglicher Denkmale, die bereits von ihrer ursprünglichen oder späteren Planung und/oder Ausführung her als im Zusammenhang stehend hergestellt wurden (wie Schloss-, Hof- oder Hausanlagen mit Haupt- und Nebengebäuden aller Art, einheitlich gestaltete zusammengehörende Möbelgarnituren usw.) gelten als Einzeldenkmale. Als Teil einer Hausanlage zählen auch die mit dieser in unmittelbarer Verbindung stehenden (anschließenden) befestigten oder in anderer Weise architektonisch mit einbezogenen Freiflächen.“³⁰²

³⁰¹ Bundesdenkmalamt, Bescheid GZ 11.803/1/2004

³⁰² Bundesgesetz betreffend den Schutz von Denkmalen wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung (Denkmalschutzgesetz - DMSG), Fassung vom 27.9.2015

Zusammenfassend erachtet das Bundesdenkmalamt in seiner Funktion als Behörde die Erhaltung der zuvor genannten Anlagenteile aus folgenden Gründen für gegeben:

- Die zuvor gelisteten Objekte der ehemaligen Werft dokumentieren einen ehemals großen Wirtschaftsbetrieb Österreichs, der die wirtschaftlich-politische Entwicklung des Landes von der Gründerzeit bis zum Ende des 20. Jahrhunderts exemplarisch darstellt.
- Das zur Anwendung gekommene architektonische Vokabular (Putz- und Sichtziegelfassaden, Eisensprossenfensterkonstruktionen, Eisenfachwerkbinder) repräsentieren den Industriebau der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sowie des beginnenden 20. Jahrhunderts.
- Die unter Schutz stehenden Bauten sind aus architektur-, technik- und wirtschaftsgeschichtlicher Sicht von besonderer geschichtlicher, künstlerischer und kultureller Bedeutung. Zudem handelt es sich bei der Schiffswerft Korneuburg um einen für Österreich außerordentlich seltenen Industriezweig.

NEGATIVE FESTSTELLUNG FÜR EINZELNE OBJEKTE

Eine negative Feststellung vonseiten des Bundesdenkmalamtes erhielten die Objekte 5, 72, 79 sowie der Zubau an Objekt 55.

Diesen Objekten wird demnach keine nennenswerte geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung zugesprochen, die eine Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung der gegenständlichen Objekte im Sinne des Denkmalschutzgesetzes rechtfertigen würden.³⁰³

Die Korneuburger Werftkolonie war nicht Teil dieses behördlichen Verfahrens aus dem Jahr 2004.

³⁰³ Bundesdenkmalamt, Bescheid GZ 11.803/1/2004

BEHÖRDLICHE ZUSTÄNDIGKEIT

Das Bundesdenkmalamt in Österreich wird von einem Präsidenten oder einer Präsidentin geleitet. Ihnen unterstehen die Fachbereiche einerseits und die Regionalbereiche andererseits. Letztere äußern sich in Form von Landeskonservatoraten für die jeweiligen Bundesländer, die von einem Landeskonservator geleitet werden. Sie verstehen sich als erste Anlaufstelle in denkmalpflegerischen Belangen für die Bürgerinnen und Bürger in den Bundesländern. Parallel dazu arbeitet der Fachbereich auf Bundesebene, der vom sogenannten Fachdirektor geleitet wird. In diesem Fachbereich sind jedenfalls folgende Aufgabenbereiche enthalten: Bewegliche Denkmale, Denkmalforschung, Architektur und Bautechnik, Konservierung und Restaurierung, Fachspezifische Weiterbildung, Archäologie und schließlich die Spezialmaterien.³⁰⁴

Abgesehen von der Werftkolonie fallen sämtliche Objekte der Werft Korneuburg, die zuvor von der Abteilung für technische Denkmale bearbeitet wurden, in den Arbeitsbereich der Spezialmaterien. Neben den technischen Denkmälern beschäftigt sich dieser Arbeitsbereich auch mit den Klangdenkmälern sowie mit historischen Gartenanlagen.

Daraus resultiert eine Aufteilung hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeit für die Bauwerke der Werft Korneuburg. Demnach fällt die Werftkolonie in die Zuständigkeit des Landeskonservatorates Niederösterreich, sämtliche anderen Gebäude am Werftgelände als technische Denkmale in die Zuständigkeit des Arbeitsbereiches für Spezialmaterien. Diese Trennung erscheint insofern problematisch, dass die Betriebsbauten einschließlich der Werftkolonie eine grundsätzliche Einheit bilden, die in weiterer Folge auch denkmalpflegerisch als zusammenhängendes Ensemble bearbeitet werden sollten.

DENKMALPFLEGERISCHE BEWERTUNG

Im vorliegenden Kapitel gilt es festzustellen, welche Denkmalwerte an den Industriebauten sowie an der Arbeiterkolonie vorliegen. Generell gestaltet sich die Feststellung der Denkmalwerte im Bezug auf den Industriebau schwieriger als

³⁰⁴ Bundesdenkmalamt Österreich: Statut des Bundesdenkmalamtes, BDA-Statut 2011, Stand: 6. 9.2011

beispielsweise an einer gotischen Kathedrale, an welcher die Wertigkeit offensichtlich zu sein scheint. Max Dvořák liefert dazu bereits 1918 einen entscheidenden Denkanstoß:

*„Dieser neue Wert, den alte Kunstwerke für unser ganzes Leben gewonnen haben, verleiht dem Denkmalschutze eine allgemeine Bedeutung. Er beruht nicht nur auf dem Bestreben, Kunst und Wissenschaft zu schützen, sondern ist zugleich vom Standpunkte der allgemeinen Volksbedürfnisse so notwendig, wie etwa die Fürsorge für das Schulwesen. Es ergibt sich aber aus dem Gesagten auch, daß sich der Denkmalschutz nicht nur auf einzelne hervorragende Kunstwerke beschränken kann, sondern alles umfassen muß, was als künstlerisches Gemeingut im oben dargestellten Sinne angesehen werden kann. **Und das Geringe bedarf da oft mehr des Schutzes als das Bedeutende.**“³⁰⁵*

Hinsichtlich der Denkmalwerte unterscheidet Alois Riegl grundsätzlich zwischen Erinnerungswerten und den Gegenwartswerten. Zu den Erinnerungswerten zählt Riegl den Alterswert, den historischen Wert und den gewollten Erinnerungswert. Als Gegenwartswert nennt er einerseits den Gebrauchswert, andererseits den Kunstwert, der in einen Neuheitswert und den relativen Kunstwert aufgesplittet wird.³⁰⁶ Im Folgenden soll erläutert werden, inwieweit diese Werte auf die Gebäude der ehemaligen DDSG-Werft in Korneuburg zutreffen.

ALTERSWERT

Riegl beschreibt, dass sich der Alterswert eines Denkmals zunächst in seinem „unmodernen Aussehen“ äußert, meint damit aber keineswegs die „nicht zeitgenössische Stilform“, da sich diese auch imitieren ließe. Der Alterswert zeigt sich demnach vielmehr in „einer Unvollkommenheit, einem Mangel an Geschlossenheit, einer Tendenz auf Auflösung der Form und Farbe, welche Eigenschaften denjenigen moderner, das heißt neuentstandener Gebilde schlankweg entgegengesetzt sind.“³⁰⁷ Der Alterswert behandelt

³⁰⁵ DVORAK, Max, Katechismus der Denkmalpflege, 2. Auflage, 1918, S. 24

³⁰⁶ BACHER, Ernst (Hrsg.), Kunstwerk oder Denkmal, Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege, 1995, S. 22

³⁰⁷ BACHER, Ernst (Hrsg.), Kunstwerk oder Denkmal, 1995, S. 69

also den Prozess des Werdens und Vergehens³⁰⁸, der im Fall der vorliegenden Untersuchung definitiv an den Objekten am Werftgelände Korneuburg ablesbar ist.

DER HISTORISCHE WERT

Alois Riegl definiert diesen Wert folgendermaßen: *„Der historische Wert eines Denkmals ruht darin, daß es uns eine ganz bestimmte, gleichsam individuelle Stufe der Entwicklung irgend eines Schaffensgebietes der Menschheit repräsentiert. Von diesem Standpunkte interessieren uns am Denkmal nicht die Spuren der auflösenden Natureinflüsse, die sich in der seit seiner Entstehung verflossenen Zeit geltend gemacht haben, sondern sein einstiges Werden als Menschenwerk. [...] Dem historischen Werte handelt es sich nicht darum, die Spuren des Alters, die in der seit der Entstehung verflossenen Zeit durch Natureinflüsse bewirkten Veränderungen zu konservieren, die ihm mindestens gleichgültig, wo nicht unbequem sind; es handelt sich ihm vielmehr nur darum, eine möglichst unverfälschte Urkunde für eine künftige Ergänzungstätigkeit der kunstgeschichtlichen Forschung aufzubewahren.“*³⁰⁹ Aufgrund der Bedeutung sowohl für die Architektur- wie auch die der Wirtschafts- und Industriegeschichte Österreichs stellen die Baulichkeiten der Werft in Korneuburg einen historischen Wert, ähnlich einer Urkunde, dar. Dadurch, dass der Schiffsbau in Österreich nicht übermäßig verbreitet ist, stellt die Werft Korneuburg als einzige Schiffswerft der DDSG auf österreichischem Territorium zudem einen Seltenheitswert dar. Außerdem betrieb die DDSG während der k.k. Monarchie zeitweise die größte Binnenschifffahrt der Welt.³¹⁰

DER GEWOLLTE ERINNERUNGSWERT

Ähnlich dem historischen Wert hat der gewollte Erinnerungswert im Gegensatz zum Alterswert die Absicht, ein aus der Vergangenheit stammendes Ereignis der Entwicklungsgeschichte herauszunehmen um uns diesen in weiterer Folge so deutlich vor Augen zu führen, als würde er der Gegenwart angehören. Der gewollte

³⁰⁸ BACHER, Ernst (Hrsg.), *Kunstwerk oder Denkmal*, 1995, S. 71

³⁰⁹ BACHER, Ernst (Hrsg.), *Kunstwerk oder Denkmal*, 1995, S. 74

³¹⁰ WUNDERL, Stefan, *Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg...*, S. 19

Erinnerungswert stellt somit den Übergang zu den Gegenwartswerten dar.³¹¹ Die am Werftgelände Korneuburg befindlichen Gebäude führen uns die Geschichte der Werft in der Gegenwart vor Augen und besitzen für ehemalige Mitarbeiter wie auch für die Bewohner der Region einen Identifikationswert dar. Die baulichen Überreste des Werftbetriebes generieren somit ein Spannungsfeld zwischen Vergangenheit und Gegenwart.

DER GEBRAUCHSWERT

Beim Gebrauchswert handelt es nach Riegl um einen sogenannten Gegenwartswert, den er hinsichtlich des Umganges mit Denkmälern folgendermaßen definiert: *„Daher muß z. B. ein altes Gebäude, das heute noch in praktischer Verwendung steht, in solchem Zustande erhalten bleiben, daß es Menschen ohne Gefährdung der Sicherheit ihres Lebens oder ihrer Gesundheit beherbergen kann; jede durch die Naturkräfte gebrochene Lücke in seinen Wänden und der Decke ist sofort zu schließen, das Eindringen der Nässe möglichst hintanzuhalten [...]“*³¹² Vergleicht man diesen Gedanken nun mit den Gebäuden der Werft Korneuburg, so ist augenscheinlich zu erkennen, dass die in Nutzung stehenden Objekte größtenteils durch die jeweiligen Nutzer beobachtet und auftretende Schäden eigenständig reparieren. Problematisch gestaltet sich der Umgang mit den leerstehenden Objekten, die durch die fehlende Nutzung dem Verfall preisgegeben werden. Sollte man diesen Objekten dem Gebäude entsprechende Nutzungen zuführen können, wäre die Erhaltung der Bausubstanz möglicherweise langfristig gesichert. 2004 erhielten die „FHS – Freunde historischer Schiffe“ einen Vertrag über 10 Jahre um ihre Schiffe im Werftbecken andocken zu dürfen. Somit wurden in den alten Hafenanlagen wieder Schiffe repariert und dadurch auch für die Öffentlichkeit zur Schau gestellt. Dieser Vertrag wurde jedoch bereits vor Ablauf des Vertrages gekündigt. Außerdem erfuhren andere leerstehende Objekte durch „parasitäre Nutzung“, wie sie Judith Eiblmayr in der Ausgabe vom 23. Juni 2012 von „Die Presse“ nennt, eine Belebung. Beispielsweise in Form einer Oldtimerwerkstatt, einem Hundeabrichteclub, einer Tischlerei sowie einer Schlosserei.³¹³

³¹¹ BACHER, Ernst (Hrsg.), *Kunstwerk oder Denkmal*, 1995, S. 80

³¹² BACHER, Ernst (Hrsg.), *Kunstwerk oder Denkmal*, 1995, S. 81-82

³¹³ EIBLMAYR, Judith, in: *Die Presse, Architektur & Design*, 23.6.2012

Als positives Beispiel muss an dieser Stelle die Nutzung der Halle 100 durch die Firma KUWOPA der Familie Kastenhofer erwähnt werden, da diese in vorbildlicher Weise durch sensible Reparaturmaßnahmen den Erhalt des Gebäudes auf lange Zeit sichern.

DER KUNSTWERT

Der zweite von Riegl genannte Gegenwartswert ist der sogenannte Kunstwert, den er in einem weiteren Schritt in einen Neuheitswert und einen relativen Kunstwert aufteilt.³¹⁴ In der denkmalpflegerischen Praxis findet der Begriff des Kunstwertes häufig eine nicht eindeutige Anwendung, die sich in der Vermischung verschiedener Bedeutungsebenen äußert. Dazu kommt, dass Denkmale mit ästhetisch-künstlerischen Qualitäten immer auch eine historische oder symbolische Bedeutung innehaben. Diese bereits von Riegl erkannte Problematik ist auch in der Gegenwart aktuell. Somit kann der Kunstwert als jene Qualität beschrieben werden, die aus einer besonderen künstlerischen Qualität resultiert. Beeinflusst wird die Wahrnehmung dieser künstlerischen Qualitäten allerdings durch individuelles Wissen und Erfahrung des Betrachters.³¹⁵ Hinsichtlich der Gebäude der Werft Korneuburg gilt es speziell an den noch vorhandenen Objekten die baukünstlerische Qualität festzustellen. Auch wenn es sich in diesem Fall um Zweckbauten für die Herstellung von Schiffen handelt, wurden diese doch mit einem hohen Anspruch an die gestalterische Qualität geplant und errichtet. Besonders die Objekte 26, 55 und 58 sowie die aus der Ära Othmar von Leixners errichteten Gebäude verfügen über eine hohe baukünstlerische Qualität, die teilweise einen starken Bezug zur Industriearchitektur von Peter Behrens aufweisen. Alexander Popp, der im von Leixner geführten Baudepartment der DDSG beschäftigt war, wurde später Assistent bei Peter Behrens und in weiterer Folge dessen Leiter des österreichischen Bürostandortes.

Die städtebauliche Organisation der Einfahrtssituation der Werft, bestehend aus der Zufahrt, der Arbeiterkolonie sowie den Administrationsgebäuden mit dem charakteristischen Einfahrtstor zeigen eine von Leixner geplante Anlehnung an die städtebaulichen Strategien von Eugen Faßbender sowie Camillo Sitte. So trennen die

³¹⁴ BACHER, Ernst (Hrsg.), *Kunstwerk oder Denkmal*, 1995, S. 84ff

³¹⁵ MEIER, Hans-Rudolf, SCHEURMANN, Ingrid, SONNE, Wolfgang (Hrsg.), *WERTE., Begründungen der Denkmalpflege in Geschichte und Gegenwart*, 2013, S. 128

Administrationsgebäude das Industrieareal optisch zur Stadt hin ab und verdecken gewissermaßen die hinter den repräsentativen Gebäuden stehenden Industriebauten. Dieses Motiv kann beispielsweise auch am Industriestandort Ennsleiten, im oberösterreichischen Steyr beobachtet werden. Auch hier grenzen die Repräsentationsgebäude das Areal zum Stadtzentrum hin ab.

NACHHALTIGKEIT ALS DENKMALWERT

Abschließend soll die Bedeutung eines Denkmalwertes erläutert werden, der ursprünglich aus der Forstwirtschaft stammt und seit den 1980er Jahren auch Einzug in die Denkmalpflege hält. Nachhaltigkeit wird als Konzept verstanden, bei dem das gegenwärtige Wirtschaften nicht die Lebensgrundlagen der Folgegenerationen zerstört. Hinsichtlich des Umgangs mit Denkmälern bedeutet das die Bewahrung von Denkmälern nicht nur für gegenwärtige und gegebenenfalls kurzfristige Zwecke, sondern im Speziellen für zukünftige Nutzungen.³¹⁶ Im Bezug auf das Werftareal Korneuburg kann Nachhaltigkeit als Denkmalwert in Anlehnung an den Gebrauchswert von Riegl dahingehend verstanden werden, dass ein stadträumliches Potential in Form von baukünstlerisch hochwertigen Objekten mittels Ansiedelung von entsprechenden Nutzungen aktiviert werden könnte. Ansätze für eine zeitgemäße Nutzung des vormaligen Industrieareales zeichnen sich mit der Nutzung von Halle 55 für Kulturveranstaltungen sowie des Werftbeckens als Naturbad ab. An letzterem wird deutlich, welcher hohen Freizeitwert das Areal der ehemaligen Werft bietet, das zudem durch die fußläufige Erreichbarkeit vom Stadtzentrum bestens angebunden ist. Die Nähe zum Bus-, Regional- und S-Bahnhof Korneuburg ermöglicht zudem die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Nähe zur Autobahn A22 und dem nahegelegenen Autobahnzubringer „Korneuburg-Ost“ unterstreicht die hervorragende Verkehrsanbindung des Werftareales.

³¹⁶ MEIER, Hans-Rudolf, SCHEURMANN, Ingrid, SONNE, Wolfgang (Hrsg.), WERTE., 2013, S. 156f

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ziel der vorliegenden Arbeit war es, mithilfe dem der Arbeit zugrundeliegenden Materials die Werftgeschichte im Allgemeinen textlich sowie mithilfe eines Baualtersplanes grafisch zu erläutern. Des Weiteren war es das Ziel, die baugeschichtliche Entwicklung der Objekte 26, 60, 61, 58, 5, 55, 64 a + b, 66, 68, 63, 69, 83, 84, 15 + 16, sowie der Arbeiterkolonie textlich zu rekonstruieren. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass jedes der oben genannten Objekte hinsichtlich der ursprünglichen Planung, den geplanten sowie ausgeführten Umbaumaßnahmen bis hin zum gegenwärtigen Zustand untersucht und in Worten schriftlich sowie durch historisches Planmaterial grafisch dargestellt wurde. Eine zeitliche Einordnung konnte auch für den Abbruch der Objekte 5, 66, 68, 63, 69, 83 und 15 + 16 getroffen werden. Für die Objekte 26, 60, 61, 58, 55, 64 a + b, 84, 100 und die Arbeiterkolonie konnte der heutige Zustand sowie dessen derzeitige Nutzung eruiert werden. Die Objekte 64 a, 100 werden als Lagerhallen benutzt, an Objekt 55 fand der Versuch einer Revitalisierung mit einer Bespielung durch Veranstaltungen statt. Objekt 84 wird nur saisonal zum Verkauf von Feuerwerkskörpern genutzt, die Objekte 60 und 61 werden als Bürobau genutzt. Die Arbeiterkolonie im Osten des Werftareales behielt ihre Nutzung als Wohnbau bis in die Gegenwart und ist dementsprechend auch bewohnt.

Die Frage nach dem Architekten der Werftkolonie konnte mithilfe des vorliegenden Planmaterials eindeutig geklärt werden. So zeichnet ohne Zweifel der etwas in Vergessenheit geratene Othmar von Leixner, der ab 1909 im Baudepartment der DDSG arbeitete, für den Entwurf dieser Arbeitersiedlung verantwortlich. Leixner war es auch, der mit seinen Entwürfen für die Objekte 60, 61, 64 a + b, 66, 63, 69, 83, 84 sowie der Arbeiterkolonie der baulichen Expansion vor dem Ersten Weltkrieg seine Handschrift im Sinne hoher baukünstlerischer Gestaltung verlieh.

Mit dem Abbruch der Objekte 5, 66, 68, 63, 69, 83 in den Jahren 1993, 2002 sowie im Zeitraum zwischen 2004 und 2006 erfolgte nach Schließung der Werft ein stetiger Verlust historischer Bausubstanz, die mit der 2004 per Bescheid erfolgten Unterschutzstellung der Objekte 55, 58, 64 a + b, 60 und 61 eingedämmt werden sollte. Warum jedoch das aus 1884 stammende Objekt 5 als bis dahin ältestes überdauertes Gebäude nicht unter Schutz gestellt und somit zum Abbruch freigegeben wurde ist

keineswegs nachvollziehbar, zumal auch bekannt war, dass es sich bei Objekt 5 um das älteste noch vorhandene Objekt am Werftgelände handelte. Um einen weiteren Verlust von wertvoller Bausubstanz zu verhindern wäre eine denkmalpflegerische Unterschutzstellung der Objekte 26, 84, 100 sowie der Werftkolonie mit Hilfe der im Zuge dieser Arbeit festgestellten Werte äußerst erstrebenswert. Objekt 26, ursprünglich als Matrosenzimmer geplant und errichtet, ist durch den Abbruch von Objekt 5 das heutzutage älteste noch vorhandene Objekt am ehemaligen Werftgelände, jedoch steht dieses nicht unter Denkmalschutz und muss somit als gefährdetes Objekt angesehen werden.

Da eine dem Gebäude entsprechende Nutzung erheblich zum Erhalt eines Objektes beitragen kann, muss definitiv auch über die zukünftige Nutzung einzelner Objekte sowie des Areales als Gesamtes nachgedacht werden. Positiv zu erwähnen ist dahingehend ein vom Institut für Raumgestaltung der Technischen Universität Wien, betreut von Anton Kottbauer, abgehaltenes Entwurfsprogramm, das sich mit zukünftigen Nutzungsszenarien beschäftigte und mit dem Titel „STADT LAND FLUSS - Werft Korneuburg Reloaded“ im Juni 2015 der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Zudem wird derzeit unter dem Namen „Blue Danube Park“ versucht, Interessenten und Investoren zumindest zur wirtschaftlichen Belebung des Areales anzulocken. Es dürfte jedoch nicht im Sinne dieses Areales sein, einen monofunktionalen und abgeschotteten Gewerbepark am Stadtrand von Korneuburg zu generieren. Vielmehr sollte das Areal als bedeutender Stadtteil Korneuburgs verstanden werden, der die Geschichte der Stadt wesentlich beeinflusst hat. Das Areal besitzt mit seiner Lage am Werftbecken und an der Donau im Allgemeinen mit großer Wahrscheinlichkeit auch das Potential für Freizeitaktivitäten, die der Stadt Korneuburg einen Mehrwert für die dort ansässige Bevölkerung verleihen könnte. Eine möglichst multifunktionale und offene Nutzung sollte wesentlicher Bestandteil einer Revitalisierung des Werftgeländes sein, wengleich dies die Stadtgemeinde wie auch Planer aufgrund unterschiedlichster Interessen vor eine große Herausforderung stellt.

LITERATURVERZEICHNIS

ABSOLON, Oskar, ÖSWAG (Hrsg.), Die Arbeiter an der Donau – Studien zur Geschichte und Politik in Oberösterreich, Linz (Betriebsrat ÖSWAG), 1990

ALPINEPOST, 8. Februar 1929, II

BACHER, Ernst (Hrsg.), Kunstwerk oder Denkmal?, Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege, Böhlau Verlag Wien – Köln – Weimar 1995

BARTOS, Anita, Die Dokumentation der Energiezentrale und Betriebsfeuerwehr der Werft Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

CLARK, Alexis Antolak, Bauhistorische Dokumentation der Objekte 176 und 177 auf dem Werftgelände Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

DOSCH, Franz, Donauwerften mit Geschichte, Bilder der Schifffahrt, Sutton Verlag, Erfurt 2011

DVORAK, Max, Katechismus der Denkmalpflege, 2. Auflage, Julius Bard Verlag, Wien 1918

ERSTE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT (Hrsg.), Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 150 Jahre DDSG, Wien 1979

GRADINGER, Petra, Der Stephansbinder, Die Holzkonstruktion in der Schiffswerft Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

HEGER, Stefan, Dokumentation und Vergleichsversuche der Objekte 83-84 in der Schiffswerft Korneuburg, Geschichtliche Untersuchung der Schiffswerft Korneuburg im Hinblick auf die Gebäude Schiffsbauhalle und Lackiererei für den Stapel 3 Objekt 83 und Zimmermannswerkstatt Objekt 84, Seminararbeit TU Wien 2012

HOFMANN, Max, Dokumentation und Vergleichsversuch der Objekte 66 und 68 in der ehemaligen DDSG Schiffswerft in Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

HÖLLER, Sophie, Die Verwaltungsgebäude der Werft Korneuburg im Vergleich zu Peter Behrens Industriearchitektur, Seminararbeit TU Wien 2013

JÄGER-KLEIN, Caroline, Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, 2. Auflage, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien/Graz 2010

KÖFER, Georg, Die alten Werftanlagen der DDSG in Budapest-Alt-Ofen und in Patschowa bei Belgrad an der Temesmündung im Vergleich mit der neuen Werftanlage der Stadtwerke in Klagenfurt am Friedelstrand von Günther Domenig und Volker Giencke, Seminararbeit TU Wien 2012

KOEPF, Hans, BINDING, Günther, Bildwörterbuch der Architektur, Vierte Auflage, Alfred Kröner Verlag, Stuttgart 2005

KORNMÜLLER, Robert, Werft Korneuburg – Hangar Halle 100, Seminararbeit TU Wien 2012

KURZE, Bertram; DÜNTZSCH, Helmut, Werften in Dresden 1855-1945, Sax-Verlag, 2004

LACKNER, Helmut, Bergmann oder Werkssoldat, Eisenerz als Fallbeispiel industrieller Politik, 1984

LEIXNER, Othmar, Entwürfe für Kleinbauten im Sinne bodenständiger Architektur in Österreich. Aufnahmen Altwiener Bürgerhäuser, einfache Wohnhausfassaden für Wien, Landhäuser, Jagdhäuser, Gasthöfe, Schulen, Bahnhöfe, Feuerwehrröden, Kapellen, Arbeiterhäuser, Ausgeführte Kleinbauten des Herausgebers, Kunstverlag Anton Schroll u. Co., Wien 1914

MADALIEVA, Aizada, Repräsentationsgebäude der Zwischenkriegszeit, am Beispiel des Chile-Hauses in Hamburg, des DDSG-Gebäudes in Beograd und des Hafenverwaltungsgebäudes in Moskau, Seminararbeit TU Wien 2011

MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT LINZ, STADTMUSEUM LINZ-NORDICO (Hrsg.), Katalog des Stadtmuseums Nordico Nr. 57, Architekt Alexander Popp (1891-1947), Linz 1991

MAYER, Daniela, Die nicht mehr existenten und noch existenten Krane der Ex-DDSG Werft in Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2011

MÖRK, Michaela, Plandokumentation der Schiffswerft Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

Literatur & Quellen

PAVLAS, Corinna, Die Direktionsbauten der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Die DDSG Gebäude und die Bau-Typologie im Vergleich: DDSG-Direktionsgebäude - Verwaltungsgebäude der Nussdorfer Wehr - Heinrichshof, Seminararbeit TU Wien 2011

PISECKY, Franz, ÖSWAG (Hrsg.), 150 Jahre Eisenschiffbau an der österreichischen Donau, Universitätsverlag Trauner, Linz 1990

PONSOLD, Beate, Forschungen zum Werftgelände der ehemaligen DDSG in Korneuburg, Untersuchung des Objektes 58, Seminararbeit TU Wien 2012

SATTLER, Sebastian, Alexander Popp's Architektureinfluss auf die Werftgebäude in Korneuburg und die Industriebauten der Hermann-Göring-Werke Linz, Seminararbeit TU Wien 2011

SAX, Markus, Ehemalige - DDSG Werft Korneuburg, „Dokumentation und Vergleichsversuch für Objekt 55“, Seminararbeit TU Wien 2012

SELIGER, Anja, OTHMAR LEIXNER (1874-1927), Ein Architekt zwischen Tradition und Moderne., Seminararbeit TU Wien 2011

STADLER, Gerhard, Das industrielle Erbe Niederösterreichs, Geschichte - Technik - Architektur, Böhlau Verlag, Wien 2006

TETZLAFF, Lebrecht, STOEBE, Edwin, Handbuch des Werftbetriebs, Band 2: Anlagen und Werften, Braunschweig 1972

TOMSCHIK, Anna, Werftkolonie Korneuburg als Beispiel österreichischer Arbeitersiedlungen, Seminararbeit TU Wien 2012

VOGETSEDER, Claudia, Biografie des Architekten Alexander Popp, Seminararbeit TU Wien 2011

WEIHMANN, Helmut, Das Rote Wien. Sozialdemokratische Architektur und Kommunalpolitik 1919 - 1934, Promedia Verlag, Wien 2002

WEIHMANN, Helmut, In Wien erbaut. Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien, Promedia, 2005

WUNDERL, Stefan, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft, Diplomarbeit Universität Wien, Wien 2008

WIMMER, Isabella, Die historische Entwicklung der Werften Korneuburg und Linz, Seminararbeit TU Wien 2011

ZABINI, Carina, Bauhistorische Dokumentation der Objekte 5, 15, 16 und 26 auf dem Werftgelände in Korneuburg, Seminararbeit TU Wien 2012

INTERNETQUELLEN

ARCHITEKTUR ZENTRUM WIEN, Architektenlexikon, www.architektenlexikon.at

www.bildarchivaustria.at, Bildarchiv Austria – Österreichische Nationalbibliothek

www.bda.at, Bundesdenkmalamt Österreich

www.bluedanubepark.at

www.ddsg-blue-danube.at, DDSG-Blue-Danube Schifffahrt GmbH

www.kuwopa.at, Kuwopa Kastenhofer GmbH

www.ris.bka.gv.at, Bundeskanzleramt Rechtsinformationssystem

QUELLEN / ARCHIVALIEN

Bundesdenkmalamt Österreich: Statut des Bundesdenkmalamtes, BDA-Statut 2011, Stand: 6.9.2011

Bundesdenkmalamt Österreich: Bescheid GZ 11.803/1/2004

Bundesministerium für Handel und Verkehr, Zivilarchitektenbefugnis Othmar von Leixner, Ansuchen an die Landesregierung für Niederösterreich um Erteilung der Befugnis eines Zivilarchitekten, 02.03.1925

Literatur & Quellen

Bundesministerium für Handel und Verkehr, Zivilarchitektenbefugnis Alexander Popp, Ansuchen an die Landesregierung für Niederösterreich um Erteilung der Befugnis eines Zivilarchitekten, 28.05.1937

Fotodokumentation von Gerhard A. Stadler aus dem Jahr 1991

Fotodokumentationen von Caroline Jäger-Klein aus den Jahren 2010/2011

Gesamtes Planmaterial aus dem Stadtmuseum Korneuburg, vollständig digitalisiert im August 2015 von Thomas Hennerbichler

Planmaterial aus dem Österreichischen Staatsarchiv, gesichtet und katalogisiert von Caroline Jäger-Klein und Otto Pacher

ABBILDUNGSVERZEICHNIS UND BILDNACHWEIS

- Abbildung 1:** Das Schulschiff Bertha von Suttner an ihrem Standort im 21. Wiener Gemeindebezirk; Quelle: Stadt Wien / PID
- Abbildung 2:** Ausschnitt der Objekt Nummerierung aus der Beilage zum Werkspass aus dem Jahr 1955; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 3:** Ausschnitt aus dem Lageplan von 1897, markiert sind die Objekte 5 und 26; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 4:** Ausschnitt aus dem Lageplan von 1920; rechts im Bild die Arbeiterkolonie, links Stapel 3; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 5:** Lageplan angefertigt im Auftrag der sowjetischen Besatzer, vermutlich 1946; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 6:** Rot markiert die Gebäude aus dem Zeitraum 1939 – 1945, blau die Gebäude von 1946 – 1955; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 7:** Das Luftbild von 1982; im Hintergrund die neue Schiffbauhalle Objekt 197; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 8:** Stadler dokumentierte Objekt 205 1991 von der Innenseite der Werft; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 9:** Ausschnitt aus dem Luftbild von Google Maps mit Stand Oktober 2015; Quelle: maps.google.com im Oktober 2015
- Abbildung 10:** Situierung der Arbeiterkolonie am Werftgelände; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 11:** Entwurfsplan von Othmar Leixner, Februar 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 12:** Othmar Leixners Entwurfsplanstand im Juni 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 13:** Situationsplan mit projektierte Arbeiterkolonie; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 14:** Jäger-Klein dokumentierte die farbige Umzäunung der Arbeiterkolonie 2010; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2010
- Abbildung 15:** Ausschnitt aus dem Originalplan von April 1914; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 16:** Ausschnitt des Ausführungsplanes für das Einfahrtstor sowie der Umzäunung, 1915; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 17:** Darstellung der stadt- bzw. wasserseitigen Ansicht der Objekte B und C im April 1914, Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 18:** Türdetail; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 19:** Fensterdetail; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 20:** Schematische Grundrissdarstellung von Anna Tomschik 2012; Quelle: Anna Tomschik, Werftkolonie Korneuburg als Beispiel österreichischer Arbeitersiedlungen
- Abbildung 21:** Entwurfsmodell der Werftkolonie in Leixners „Entwürfe und Kleinbauten“ von 1914; Quelle: Othmar von Leixner, Entwürfe und Kleinbauten, 1914
- Abbildung 22:** Grundriss Wohnanlage Vordernbergstraße 50-56; Quelle: Anna Tomschik, Werftkolonie Korneuburg als Beispiel österreichischer Arbeitersiedlungen
- Abbildung 23:** Innenhofsituation der Werftkolonie im Jahr 2010; aufgenommen von Jäger-Klein; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2010
- Abbildung 24:** Blau markiert das Objekt 26 aus dem Jahr 1884; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 25:** Originales Entwurfsplanblatt vom 19. September 1884; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 26:** Umbau und Vergrößerung im Jahr 1915; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 27:** Umbaumaßnahmen vermutlich aus dem Jahr 1938; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 28:** Umbauplan für Objekt 26 vom 3.3.1942; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 29:** Letzter dokumentierter Umbau stammend aus den Jahren 1959/1961; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 30:** Von Gerhard Stadler dokumentierter Zustand des Objektes 26 im Jahr 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 31:** Zustand von Objekt 26 im Jahr 2012; Quelle: Fotodokumentation Carina Zabini 2012
- Abbildung 32:** Blau markiert das Objekt 60 aus dem Jahr 1911; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 33:** Darstellung der projektierten Objekte 60 und 61; Situationsplan 1911; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 34:** Ausschnitt aus dem Originalplan von 1911; Parterregrundriss; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 35:** Gegenüberstellung Stirnseitige Ansicht mit Querschnitt; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv und Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 36:** Darstellung des Systems Stephan im Anhang zur Patentschrift Nr. 22984; Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Akt C7-203
- Abbildung 37:** Planbeilage zu Patent Nr. 36470, blau markiert die neuen Keilstücke; Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Akt C7-203
- Abbildung 38:** Die Stephansbinder im Konstruktionsbüro des Objekts 60; dokumentiert von Stadler 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 39:** Peter Behrens Turbinenfabrik für die AEG in Berlin, 1909; Quelle: <https://markus-caspers.de/wordpress/wp-content/uploads/2014/07/AEG-Behrens.jpg>
- Abbildung 40:** Von Stadler 1991 dokumentiertes Administrationsgebäude in Korneuburg, 1911; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 41:** Umbauplan für Objekt 60 aus dem Jahr 1934; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 42:** Einbau der Luftschutzbefehlsstelle im Jahr 1939; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 43:** Planlich dargestellte Umbaumaßnahmen im Innenraum von Objekt 60 im Jahr 1943; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 44:** Letzter dokumentierter Umbau stammend aus dem Jahr 1959; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 45:** Von Gerhard Stadler fotografisch festgehaltener Zustand von Objekt 60 im Jahr 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 46:** Objekt 60 bereits mit neuem Fassadenanstrich; Zustand im Jahr 2010; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2010
- Abbildung 47:** Gemeinsam mit Objekt 60 bildet Objekt 61 die Einfahrtssituation zum Werftgelände; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 48:** Planausschnitt des originalen Entwurfsplanes von 1911; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 49:** Darstellung des Einfahrtstores zwischen den Objekten 60 und 61, 24. August 1911; Quelle: Österr. Staatsarchiv
- Abbildung 50:** Von Stadler dokumentierter Zustand des Objekte 61 im Jahr 1991; Quelle: Fotodok. Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 51:** Jäger-Klein dokumentierte das Einfahrtstor und Objekt 61 im Jahr 2010; Quelle: Fotodok. Jäger-Klein 2010
- Abbildung 52:** Lager der Maschinenschmiede am Werftgelände; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 53:** Originalplan aus dem Jahr 1909; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 54:** Schnitt durch Objekt 58 der Werft Korneuburg, 1909; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 55:** Schnitt durch das Schmiedegebäude der Werft Dresden-Laubegast, 1896; Quelle Kurze, Düntsch, Werften in Dresden 1855-1945, S. 27
- Abbildung 56:** Planausschnitt des nicht realisierten Um- und Zubaus von 1920; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 57:** Planausschnitt des realisierten Umbaus der Schmiedewerkstätte im Jahr 1944; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 58:** Vermutlich nicht realisierte Verlängerung von Objekt 58; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 59:** Von Stadler dokumentierter Zustand im Jahr 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 60:** Zustand im Jahr 2012, dokumentiert von Ponsold; Quelle: Fotodokumentation Beate Ponsold 2012
- Abbildung 61:** Objekt 5 blau markiert in einer Reihe mit den Objekten 55 und 58 sowie 63 und 69; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 62:** Original-Entwurfsplan vom 3. August 1881; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 63:** Konstruktionsdetails des Tonnendaches der Gießerei; Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 64:** Umbau zu Kanzleiräumen in Objekt 5; September 1938; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 65:** 1959 geplanter Umbau an Objekt 5; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 66:** Objekt 5 zwischen den Objekten 55+58 im Jahr 1991 von Stadler dokumentiert; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 67:** Reinhard Schröpfer dokumentierte den Zustand des Gebäudes am 4.3.2000; Quelle: Fotodokumentation Reinhard Schröpfer 2000
- Abbildung 68:** Reinhard Schröpfer dokumentierte den Abbruch von Objekt 5 am 17.11.2003; Quelle: Fotodokumentation Reinhard Schröpfer 2003
- Abbildung 69:** Lage der Maschinenwerkstätte auf dem Korneuburger Werftgelände; Quelle: Planmat. Thomas Hennerbichler
- Abbildung 70:** Originalplan stammend vom 7.8.1908; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 71:** Originaler Entwurfsplan aus dem Jahr 1908; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 72:** Darstellung des projektierten Abortanbaues im Jahr 1908; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 73:** Vergrößerung von Objekt 55 im Jahr 1931; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 74:** Nicht realisierte Umfunktionierung von Objekt 55 zu einer Lehrwerkstätte, vermtl. 1942; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 75:** Einreichplanung von Architekt Fürth aus dem Jahr 2001; Quelle: Planmaterial Arch. Albert Fürth 2001
- Abbildung 76:** Systemschnitte durch die neue Veranstaltungshalle; Quelle: Planmaterial Arch. Albert Fürth 2001
- Abbildung 77:** Halle 55 fotografiert von Jäger-Klein im Jahr 2010; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2010
- Abbildung 78:** Lage der ursprünglich vereinten Objekte 64 a und 64b bzw. 176 und 177; Quelle: Planmat. Thomas Hennerbichler
- Abbildung 79:** Darstellung der Stahlkonstruktion von November 1911; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg

- Abbildung 80:** Detailpläne der Stahlkonstruktion für das Objekt 64; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 81:** Stahlbaupläne für Objekt 64 vom 9.2.1912; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 82:** Schifterdetail für die Dachkonstruktion der Halle 64; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 83:** Oberlichtdetails von Fa. Max Wahlberg, 2.12.1911; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 84:** Luftbild von 1925 aus dem Nachlass von Alexander Popp im Museum Nordico Linz; Quelle: Museum Nordico Linz, Nachlass Alexander Popp
- Abbildung 85:** Umbauplan zu einer Spenglerei und Rohrmacherei; 9.3.1944; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 86:** Im Oktober 1944 wird Objekt 64 zu einer Lehrwerkstätte umfunktioniert; Quelle: Planarch. Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 87:** Darstellung als getrennte Objekte 64a und 64b auf dem Lageplan von 1948; Quelle: Planarch. Stadtm. Korneub.
- Abbildung 88:** Umbauplan der Spenglerei im Jahr 1959; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 89:** Nordostseite von Objekt 64b im Jahr 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 90:** Innenaufnahme von Objekt 64b; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2010
- Abbildung 91:** Objekt 66 stand in einer Reihe mit Objekt 68; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 92:** Planausschnitt aus dem Originalplan von 1910; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 93:** Ausschnitt aus der Beilage zum Werkspass; 31.3.1953; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 94:** Im Vordergrund Objekt 66; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 95:** Blau markiert Objekt 68, das ursprünglich als Inventarmagazin errichtet wurde; Quelle: Planmat. Thomas Hennerbichler
- Abbildung 96:** Planausschnitt der Originalplanung vom Dezember 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 97:** Darstellung der stirnseitigen Fassade im Entwurfsplan von 1914; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 98:** Planausschnitt aus dem Detailplan für die Dachoberlichten; Juni 1914; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 99:** Planausschnitt Erdgeschoß der Umbauplanung von 1941; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 100:** Ausschnitt aus der Beilage zum Werkspass aus dem Jahr 1951; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 101:** Umbaumaßnahmen im Erdgeschoß an Objekt 68 im Jahr 1960; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 102:** Ausschnitt aus dem Umbauplan vom 15.1.1973; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 103:** Darstellung der stadtseitigen Ansicht im Umbauplan von 1973; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 104:** Letzter dokumentierter Umbau aus dem Jahr 1975; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 105:** Objekt 68 aus der Fotodokumentation von Stadler; Zustand 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 106:** Blau markiert die ehemalige Dampfkraftanlage mit der Objekt Nummer 63; Quelle: Planmaterial T. Hennerbichler
- Abbildung 107:** Ausschnitt aus dem Entwurfsplan von 1911; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 108:** Schnitt a-b und untere Seitenansicht aus dem Entwurfsplan von 1911; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 109:** Querschnitt und obere Seitenansicht aus dem Entwurfsplan von 1911; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 110:** Grundrissdarstellung des rot markierten Zubaues; November 1917; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 111:** Umbauplanung von Othmar Leixner aus dem Jahr 1918; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 112:** Schnitte A-B und C-D aus der Planmappe von 1938; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 113:** Darstellung der Maßnahmen im Längsschnitt; Planmappe 1938; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 114:** 1938 erfolgt der Einbau einer Elektrowerkstätte im vormaligen Maschinensouterrain; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 115:** Grundrissdarstellung des Parterre sowie Hochparterre; Planmappe 1938; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 116:** Im Obergeschoß befindliche Tischler sowie Lehrlingswerkstätte; Planmappe 1938; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 117:** Anhebung der Dachkonstruktion auf dem Bau aus dem Jahr 1911; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 118:** Auf einem Foto aus dem Jahr 1955 ist der markante Schornstein mit dem aufgesetzten Wasserhochbehälter noch existent; Quelle: Fotografie von Trittinger in „Gesehen gehört Erinnerungen an die Donau und die Schiffswerft in Korneuburg“ von Josef DeBoer, Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 119:** Stadler dokumentierte die ehemalige Dampfkraftanlage noch 1991; Quelle: Fotodok. Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 120:** Im Vordergrund die Objekte 5, 55, 66 und 68; Im Hintergrund Objekt 63; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 121:** Blau markiert das Feuerwehr- und Sanitätsgebäude mit der Objekt Nummer 69; Quelle: Planmat. T. Hennerbichler
- Abbildung 122:** Leixners Originalplan vom Dezember 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 123:** Leixner stellt im Juni 1914 die Ansichten C und D dar; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 124:** Ausschnitt des Umbauplanes aus dem Jahr 1940; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 125:** Planausschnitt des Umbauplanes von 1941; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 126:** Geplante Raumorganisation im Zuge des Umbaues von 1941; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 127:** Objekt 69 ohne Schlauchturm ist durch das Verdecken von Objekt 63 nur geringfügig erkennbar; Im Stadtmuseum Korneuburg befindliche Aufnahme während des Hochwassers von 1954; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 128:** Blau markiert die ehemalige Schiffsschmiede mit der Objekt Nummer 83; Quelle: Planmat. T. Hennerbichler
- Abbildung 129:** Als projektierte Gebäude in rot eingezeichnet die Objekte 83 + 84; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 130:** Plandarstellung des Fundament- sowie Ebenerdgrundrisses aus dem Jahr 1917; Quelle: Planarch. Stadtm. Korn.

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 131:** Planausschnitt aus dem Entwurfsplan von 1917 der werftseitigen Ansicht; Quelle: Österr. Staatsarchiv
- Abbildung 132:** Querschnitt durch die geplante Schiffsbauhalle 83; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 133:** Querschnitte durch den zweigeschoßigen Teil von Objekt 83; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 134:** Ansicht der unteren Stirnseite im Entwurfsplan von 1917; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 135:** Detaildarstellung des Stephansbinders sowie der Oberlichtkonstruktion; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 136:** Einbau einer Zwischendecke und einer Luftschutzanlage im Jahr 1942; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 137:** Südansicht von Objekt 83 im Jahr 1991; Quelle: Fotodokumentation Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 138:** Blau markiert die ehemalige Zimmermannswerkstätte mit der Objektnummer 84; Quelle: Planm. T Hennerbichler
- Abbildung 139:** Fundamentgrundriss aus dem Originalplan von 1917; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 140:** Erdgeschoßgrundriss des Originalplanes von 1917; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 141:** Obergeschoß, Querschnitt sowie werftseitige Ansicht des Originalplans von 1917; Quelle: Österr. Staatsarchiv
- Abbildung 142:** Zustand von Objekt 84 im Jahr 2012; Quelle: Fotodokumentation Stefan Heger 2012
- Abbildung 143:** Anstelle der Objekte 15 und 16 wurde ab 1942 die große Halle 100 errichtet; Quelle: Planmat. T. Hennerbichler
- Abbildung 144:** Ausschnitt der Planung des Vorgängerbaues im Jahr 1880 mit Dampfmaschine im UG; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 145:** Ausschnitt aus der Plandarstellung des Vorgängerbaues von Objekt 16; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 146:** Objekte 15+16 dargestellt auf einer Fotografie; vermutlich 1904; Quelle: Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 147:** Grundriss der Planung von 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 148:** Querschnitt durch das Gebäude; Stephansbinder als Dachtragwerk; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 149:** Stirnseitige Ansicht; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 150:** Die „Längensicht“ aus der Entwurfsplanung von 1913; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 151:** Mittig die Objekte 15+16 auf dem Luftbild von 1925; Quelle: Museum Nordico, Nachlass von Alexander Popp
- Abbildung 152:** Im Vordergrund zwei Tankkähne, im Hintergrund die Objekte 15+16; Quelle: Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek
- Abbildung 153:** Der anstelle der Objekte 15+16 befindliche Hangar Halle 100; Quelle: Fotodok. Gerhard A. Stadler 1991
- Abbildung 154:** Tischlerwerkstätte, Gattersäge und Hobelmaschinen/Circularsägen; Lageplan 1897; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 155:** Blau markiert die Hangarkonstruktion mit der Objektnummer 100 sowie die zuvor an diesem Platz befindlichen Objekte 15+16; Quelle: Planmaterial Thomas Hennerbichler
- Abbildung 156:** Längsansicht aus der ursprünglichen Planung aus 1927; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 157:** Links Detail 1, rechts Detail 2; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 158:** Querschnitt durch die Stahlkonstruktion der Halle; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 159:** Grundrissdarstellung der neuen Halle mit nordwestseitigem Massivbau; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 160:** Die Stirnansichten für die ab 1942 errichtete Halle 100; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 161:** Querschnitt mit verstärkter Stahlkonstruktion und Laufkränen; Quelle: Planarchiv Stadtmuseum Korneuburg
- Abbildung 162:** Längsansicht mit großzügigen Verglasungen und Sichtziegelmauerwerk; Quelle: Planarchiv Stadtm. Korneuburg
- Abbildung 163:** Darstellung der Halle 100 im Rot-Blau-Plan aus dem Jahr 1955; Quelle: Österreichisches Staatsarchiv
- Abbildung 164:** Halle 100 im Jahr 2012; Quelle: Fotodokumentation Caroline Jäger-Klein 2012

ANHANG

GEBÄUDELISTE WERFT KORNEUBURG

(Quelle: Objektliste von Otto Pacher vom 11. März 2012)

Geb. Nr	Baujahr	Bauart	ursprüngliche Verwendung
1	1860	H	Schmiede
3	(1860)	H	Eisen & Farbmagazin Kupferschmied & Spenglerei
4	(1860)	H	Schmiede
5	1881	Z, P	Gießerei
6	(1860)	H	Maschinenwerkstätte
8	(1860)	H	Feuerlöschrequisiten
9	(1860)	H	Kanzlei
10	(1860)	H	Seilmagazin
11	(1860)	H	Zimmerei Werkstätte
12	(1860)	H	Tapezierer
13	(1860)	H	Holzmagazin
14	(1860)	H	Abort
15	(1870)	H	Holzbearbeitungs Hilfsmaschinen & Tischlerei
16	(1870)	H	Gattersäge
17	(1870)	H	Stammkrahne I, II
18	(1870)	H	Circular Stam'säge
19	(1870)	H	Pechhütte
20	(1870)	H	Werksführer, Zeichensaal Schmiede Sägschleiferei & div Hilfsmasch.
21	(1900)	H	Stapelanlagen
25	1864	H	Kesselkran & Schiffschmiede & Hilfsmaschinen

Geb. Nr	Baujahr	Bauart	ursprüngliche Verwendung
26	1879	Z, P	Anstreicherwerkstatt Matrosenzimmer Holzkohlenlager
27	(1880)	H	Abort
28	(1870)		Brunnen 28a...d
31	(1870)	H	"Sägespahn"- Hütte
32	(1870)	H	Schopper Werkstätte
33	(1870)	H	Holzschoppen
34	(1870)	H	Holzschoppen
36	(1870)	H	Holzschoppen
38	(1870)	H	Malboden & Holzschoppen
39	(1900)	H	Holzkohlenmagazin
54	(1920)	H	Magazin
55	1908 1931 1936	Z, u Z, u Z, u	Maschinenbau Verlängerung Kanzleianbau
58	1909	Z, u	Grobschmiede Rohrschlosserei
59	(1920)	H	Magazin
60	1911	Z, P	Direktion, Verwaltg. Mallboden
61	1911	Z, P	Portier, Telefonzentrale, Büro
63	1912 1918	Z, P	Energiezentrale (E-Werk m.Dampf) Vergrößerung
64	1911	ST+ZP	Schiffschmiede
66		Z, P	Öllager
68	1913 1930	Z, P	Inventarmagazin Umbau u. Vergrößerung

Geb. Nr	Baujahr	Bauart	ursprüngliche Verwendung
69	1913	Z, P	Betriebsfeuerwehr Sanität,
71		Z, P	Lager
72		Z, P	Lager
76	(1916)	Z, P	Petroleum & Lampendepot
79	(1914)	Z, P	Kohlen und Koksdepot mit Aborten
83	1917	Z, P	Schiffschmiede- Werkstätte f. d.3. Stapel
84	1917	Z, P	Zimmereiwerkstätte
88			Lattenlager
95	1940	Z, u	E- Zentrale Druckluftkompressor
96	1940	St+Zu Z, u	Maschinenbau, E-Bau Arbeitsvorbereitung Konstruktionsbüro
97	1940	Z, P	Gattersäge, Zimmerei
98	1940	Z, P	Sägespänesilo
100	(1927) 1942	St+G Z u	(Flugzeughangar) Schiffbauhalle
104	(1943)	Z, u	Pumpenhaus Insel
105	(1943)	H	Magazin Insel
106	(1943)	Z, u	Trafostation B Insel
107	(1943)	Z, u	Kompressorstation B Insel
108	(1943)	Z	Abort Insel
109	(1943)	H	Hilfsgebäude Schiffbau Insel
112	(1943)	H	Hilfsgebäude Schweißer Insel

Geb. Nr	Baujahr	Bauart	ursprüngliche Verwendung
117	1947	H	Werksküche mit Speisesaal
119	(1943)	H	Büro Holzlagerplatz
121	1942	St+G Z	Hilfswerkst. f. Schiffbauschl., Rohrschl., Kupferschm., Elektr.
124	1942	St	Flugdach - Lager
129	1942	Z, P	Eisenlager "Trennjäger"
130			WC- Anlage
131			Gattersäge Zimmerei Holzlager
165	1964	B, Z, P	Zentralmagazin
166	1964	B, Z, P	Werksküche mit Speisesaal
176	1911	St+ZP	Schiffschmiede
177	1911	St+ZP	Schiffschmiede
178	1942	Z, P	Heizzentrale
179	1964	B, Z, P	Garage
193	(1943)	St, Plane	Flugdach verfahrbar Rohr- u. Profillager
194	(1943)	St, Plane	Flugdach verfahrbar Rohr- u. Profillager
196	1972	H	Lagerhalle
197	1973	B + G	Schiffbauhalle Mallboden
200	(1975)	Z, P	WC- Anlage
204	1978	H	Lagerhalle
205	1982		Direktion, Verwaltg. Konstrukt. Schiffbau

Geb. Nr	Baujahr	Bauart	ursprüngliche Verwendung
206		St	Geb 197 Verlängerung Flugdach verfahrbar
207		St	Geb 197 Verlängerung Flugdach verfahrbar
211	1988	St + G	Schwersektionsbau

**Jahreszahlen in Klammer sind
Schätzungen!**

Bauart:

- H Holz
- B Beton
- Z Ziegel
- P Putz
- u unverputzt
- St Stahl
- G Glas

1955

20532

28. OKT. 1955

REPUBLIC OF GERMANY
Ministry of the Interior
and Justice

27. OKT. 1955
80552/1

Folio 30-40

D.z.K.

EINLEGEN

7. Nov. 55

Sch
4. 11. 55

V.H.:

Redlich

1) ~~Abt. 2, Mr. Holab:~~ bitte durchgesehen und Besprechung geben

~~9. 11. 55~~

2) Abt. 6, Mr. Merich:

M 12. 11. 55
12/55

212-28
80552-27 IT

prot. 4/2
5
12. Nov. 1955

Gebäudeverzeichnis zum Lageplan

=====

Stand vom 1.1.1955

A. Werksgebäude:

- | | | |
|---------|-----|--|
| Geb.Nr. | 5 | Kanzleien Regieabteilung |
| | 18 | Werkstätte und Materiallager Regieabteilung |
| | 21 | Helling I (Schiffsaufzug)
Helling II |
| | 26 | Kanzleien Lohnbüro |
| | 28 | 5 Brunnen |
| | 54 | Inventarlager |
| | 55 | Werkstätte und Kanzlei Bauschloseer |
| | 58 | Werkstätte, Grobechmiede, Kesselschmiede |
| | 59 | Materialvorratelager |
| | 60 | Kanzleien Verwaltung |
| | 61 | Torwart, Werkechutz, Telef.Zentrale |
| | 62 | Werfttor |
| | 63 | Werkstätten Tischler, Tapezierer, Pumpenhaus,
Umkleideräume |
| | 64a | Garage mit Werkstätte |
| | 64b | Werkstätten Bauschloeeer und Schmiede,
Kanzleien Schiffbau |
| | 65 | Materialvorratslager |
| | 66 | Materialvorratelager Ölmagazin |
| | 68 | Umkleide-, Wasch- und Baderäume, Werkstätten
Rohrechlösser und Spengler, Lehrwerkstätte |
| | 69 | Feuerwehr und Sanität, Schulraum |
| | 70 | Kanalisation |
| | 71 | Stützmauer |
| | 72 | Desinfektions-, Unterkunfts- und Lagerräume |
| | 73 | Ufermauer |
| | 75 | Straßenpflaster |
| | 76 | Werkstätte Seilmacher |
| | 77 | Einfriedung |
| | 78 | Materialvorratlager |
| | 78a | Lagerraum |
| | 79 | Autogarage, Aborte |
| | 81 | Gleisanlage |

./.

- 83 Anreicherwerkstätte mit Kanzlei, Umkleide-,
Wasch- und Badeanlage, Holzlager, Holztrocken-
anlage, Zimmermannswerkstätte, Kesselhausanbau.
- 84 Zillenbauwerkstätte, Holzlager
- 88 Holzlager
- 91 Zufahrtstraße
- 95 Preßluftstation I
Transformatorstation I, Schaltraum
- 95a Kesselhaus Zentralheizung
- 96 Maschinenbauwerkstätte
Elektrobauwerkstätte
Kanzleien
- 97 Gattersäge
Zimmermannswerkstätte
- 98 Holzspänesilo
- 99 2 Fahrradunterstände
- 100 Schiffbauwerkstätte mit Mallboden
- 101 Straßenbrücke
- 102 Ufermauer
- 103 Hellinge III, IV, V
- 104 Pumpenhaus
- 105 Kohlenlager
- 106 Transformatorstation II
- 107 Preßluftstation II
- 108 Abort
- 109 Werkzeugausgabe, Kanzlei, Unterkunftsraum
- 112 Rohrschlosserwerkstätte
- 116 Einfriedung
- 117 Küche mit Speiseraum
- 119 Kanzlei Holzplatzmeister
- 120 Elektriker-Werkstätte, Werkschutz
- 121 Materialvorratlager, Schweißerschule
- 123 2 Fahrradunterstände
- 124 Eisenlagerhalle
- 125 6 Materiallager
- 126 Gasflaschenlager
- 128 Alteisenlager
- 129 Eisenlagerflugdach
- 130 Abort
- 131 Brennholzlager
- 132 Kohlenlager
- 133 Kopfbrücke

134	Unterkunft Werkschutz
135	Flugdach Faßlager
136	Benzinlager
137	Kalkgrube
139	Ölzisterne
140	Werkschutzhütte
142	Licht,- Kraft- und Telefonanlage
146	Wasserleitungsnetz
148	Preßluftleitungsnetz
150	Floßbrücke
151	Einfriedung Eisenlagerplatz
152	Kranbahnfundament VA 69
153	" " VA 68
154	Motorradunterstände
156	Fahrradunterstände
157	Pferdestall

Wohnkolonie:

A, B, C, D, E, G, M, N	Wohnhäuser
F	Abwasserkläranlage
J, K, L	Holzwohnhäuser
H	Kleintierställe

Korneuburg, den 26.10.1955

Übersicht vom Rechs. Leiter d. Verft., Dipl. Ing. Reutku
1955 27.11.55

Bundesministerium für Handel und Verkehr.

<p style="text-align: center;">Geschäftszahl</p> <p style="font-size: 1.2em;">68.115 1 / 1937</p> <p style="font-size: 0.8em;">...../.....</p>	<p style="font-size: 0.8em;">Vorzahl</p> <hr/> <p style="font-size: 0.8em;">Nachzahlen</p> <hr/> <p style="font-size: 0.8em;">Bezugszahlen</p>	<p style="font-size: 0.8em;">Genehmigungs-, Dringlichkeits- und Ver- schlußvermerk</p>												
<p style="font-size: 0.8em;">Miterledigte Zahlen</p>	<p style="font-size: 0.8em;">Frist</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: 0.7em;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">zu betreiben am</td> </tr> <tr> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">neue Frist</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		zu betreiben am						neue Frist					
zu betreiben am														
neue Frist														
<p style="font-size: 0.8em;">Gegenstand:</p> <p style="font-size: 1.1em;">P o p p Alexander, Prof. Ansuchen um die Verleihung der Befugnis eines Architekten (Art.20) .</p>														

Zur Einsicht vor Genehmigung, Abfertigung, Hinterlegung

Vor Hinterlegung:

1.) Abteilung 1: zur Vormerkung
(Kartothekblatt)

2.) Kanzleiabteilung 1: zur Über-
wachung des Einganges
der Verwaltungsabgabe.

72



Wozynowski
z.B.
Milke
16. 18. 37.

19. JULI 1937

<p style="text-align: center;">Geschäftszeichen</p> <p style="font-size: 2em; text-align: center;">103</p> <p style="font-size: 0.8em;">.....</p>	<p style="font-size: 0.8em;">Reing.</p> <p style="font-size: 0.8em;">Vergl. <i>Alm</i></p> <p style="font-size: 0.8em;">Begl. <i>Alm</i></p> <p style="font-size: 0.8em;">Best. <i>Alm</i></p>
<p style="text-align: center;">Grundzahl</p> <p style="font-size: 1.5em;">68115 - 1. 37</p> <p style="font-size: 0.8em;">.....</p>	<p style="font-size: 0.8em;">19. Juli 37</p>

2607/2

Wiener Magistrat, Magistratsabteilung 2,
im staatlichen Wirkungsbereiche.

.....

M.Abt.2/ 5 5 7 1 / 37.

Wien, am 17. Dezember 1937.

P o p p Alexander, Professor,
Verleihung der Befugnis eines
Architekten.

An das

Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Mit Beziehung auf den d.ä. Erlaß vom 16.VII.1937,
Zl:68115-1/1937, wird berichtet, daß Herr Professor
Alexander P o p p die Verwaltungsabgabe von 30 S zufolge vor-
gewiesenen Postempfangscheines am 28.VII.1937 erlegt hat.

Herr Prof. Alexander P o p p hat den vorgeschriebenen
Eid am 13.XII.1937 abgelegt. Er gehört der Konsulenten-Sektion
der Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland an.
Der Standort seiner Kanzlei ist: Wien, VII., Karl Schweighofer-
gasse 3, sein Wohnort: Wien, IV., Brahmplatz 5.

Stammzahl: 68115-1
Kantons: 103
Jahr: 1937
260/10



Für den Bürgermeister:
Der Abteilungsvorstand:

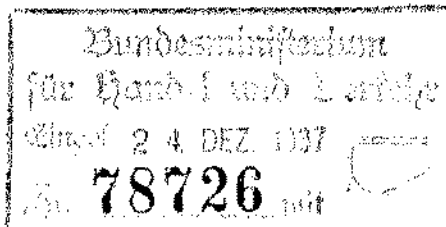
[Handwritten signature]
St. u. R.

Am Kartothekblatt
vorgemerkt.

z u l e g e n !

30. Dezember 1937.

[Handwritten signature]



260/10

V.A.Zl.68.115-1/1937 1b.

An das

Bundesministerium für Handel und Verkehr,

W i e n , I . ,

Stubenring 1



Betr. Ansuchen um Verleihung
der Befugnis eines Architekten.

Auf Grund des Artikels 20 der Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 2.III.1937, B.G.Bl.Nr.61, bitte ich um Verleihung der Befugnis eines Architekten und erbringe dazu folgende Nachweise:

1.) Curriculum vitae,

2.) die Zeugnisse über die abgelegten Studien u.zw.

Reifezeugnis,

Zeugnis über die abgelegte Daumeisterprüfung,

Staatsprüfungszeugnis und Diplom der Akademie der bild.Künste
in Wien,

Dekret über die Ernennung zum a.o.Professor,

3.) Zeugnis über die praktische Betätigung auf dem Gebiete der Baukunst in nicht selbständiger Stellung,

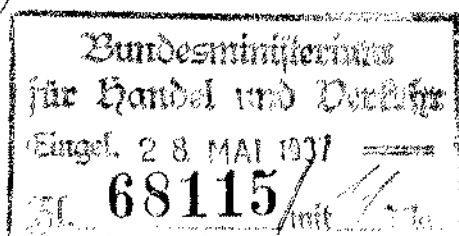
4.) Zusammenstellung der selbständigen Leistungen auf dem Gebiete der Baukunst.

5.) Geburts- und Taufschein (Abschrift) vom 1.März 1895,

6.) Heimatschein vom 19.Dezember 1910,

7.) Sittenzeugnis vom 10.Mai 1937 samt Beilage.

260/10



Prof. Hermann Popp
Wien, VII.,
Karl Schweighofergasse 3.

Wettbewerbe: (zum überwiegenden Teil mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichnet).

Krematorium Wien, 2.Preis,

Bahnhof Linz, 3.Preis,

Verbauung der Rheinbrückenrampe Köln (als einziger Oesterreicher mit dem 1.Ankauf ausgezeichnet),

Verbauung des Schmerlingplatzes Wien, 2.Preis,

Volkswohnhäuser Gaudenzdorfergürtel Wien, Ankauf,

Schulneubau Linz, Ankauf,

Reichsbrücke Wien, Ankauf,

Sport- und Kongresshalle für Hamburg, 1.Preis,

Richard Wagner Denkmal für Wien, 3.Preis,

Kaiser Franz Joseph-Denkmal, Ankauf,

Wettbewerbe, bei denen eine Reihung zum Teil nicht erfolgte:

Seppelkirche Wien,

Funkhaus der Ravag Wien,

Heldendenkmal Wien,

Verbauung der Kahlenberggründe Wien,

Oesterreichischer Pavillon Weltausstellung Paris 1937.



Zusammenstellung

der in der Zeit des selbständigen Schaffens seit 1.9 2 4
ausgeführten Arbeiten.

1.) Ausgeführten Bauten: (in ihrer zeitlichen Aufeinanderfolge).

Repräsentanzgebäude der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft
in Belgrad,

Umbau des Hotels Hungaria in Wien,

Landhaus St. Leonhard am Forst,

Halle der pharmazeutischen Industrie der Hygiene-Ausstellung Wien,

Haus Dr. Brenner in Linz,

Haus Kolb, Wien,

Volkswohnhäuser der Gemeinde Wien, XI., Rimböckstrasse, XIII., Wein-
zierlgasse-Penzingerstrasse, XVI., Maroltingergasse,

Haus Direktor Holzinger, Gmunden,

Friedenskirche Linz-Urfahr,

Neubauten der Tabakfabrik in Linz,

Landhaus Mayerhofer, Gresten,

Landhaus Pauser, Waichhofen/Ybbs,

Grabkapelle und Friedhofskapelle in St. Leonhard/F.

Verbauungsplan für Oberlaa,

Bauoberleitung der Mustersiedlung Wüstenrot Wien-Hütteldorf 1936/37

2.) Ausgeführte Denkmäler:

Kriegerdenkmal St. Leonhard a.F.,

Pionier-Denkmal in Linz.

3.) Wesentliche Entwürfe und Projektierungen:

Um- und Neubau der Brauerei Göss bei Leoben, Haus Bring, Gasten,

Gemeinde Wien - Stadtplanung Winerplatz, Abschluss der Mariahil-

ferstrasse gegen den XIII. Bezirk, Stadtplanung Linz-Urfahr, Relief-

planentwürfe für Linz, Kreuzung Landstrasse-Mozartstrasse, Haus

Spielmann Wien, Verbauung der Arenberggründe in Salzburg, Typen-

häuser für Kanada, Terrassenhochhäuser für Berlin, Schafterbad

für Wien, Landhaus am Eibsee, Landhaus Huber Mauerb/Wien, Theater-

projekt Alexanderplatz Berlin, eine grosse Anzahl von Innenaus-



Curriculum vitae.

Alexander P o p p , geboren am 10. August 1891 in St. Leonhard am Forst, Niederösterreich, r.kath., verheiratet, 2 Kinder, davon ein Sohn Mittelschüler, der andere Hochschüler.

Studiengang: Volksschule, Mittelschule, Matura, Hochschule: Akademie der bild. Künste in Wien.

Militär- und Kriegsdienstleistungen: Einjährig Freiwilliger der Pioniertruppe, am 4. VIII. 1914 als Kadett eingedrückt, bis 16. XI. 1918 Kriegsdienstleistung, zuletzt als Oberleutnant i. d. R. und Pionierkomp. Kommandant; Auszeichnungen: Für tapferes Verhalten vor dem Feinde zum Fähnrich befördert, silb. Tapferkeitsmedaille, bronz. und silb. Signum Laudis, Karl Truppenkreuz, letzte Auszeichnung an der ital. Front nicht mehr erhalten.

Berufsausübung: Vom 1. VIII. 1911 bis 1. X. 1924 mit Unterbrechung der Kriegsdauer im Baudepartement der Ersten Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft unter Baudirektor Prof. v. Leixner. Mitarbeit bei den umfangreichen Industriebauten auf den Werften in Korneuburg und Budapest und in den Bergwerken in Fünfkirchen, sowie bei Lagerhaus-, Stations- und Siedlungsbauten. 1924 über eigenes Ansuchen als Bauoberkommissär aus dem Dienst geschieden, um der Berufung als ordentlicher Assistent an der Akademie der bildenden Künste in Wien zu folgen. Seit dieser Zeit Berufsausübung als selbständiger Architekt nebst der Lehrtätigkeit als Assistent mit dem Titel eines a.o. Hochschulprofessors und als Dozent für Perspektive. Innerhalb der Meisterschule Führung des Kursus über Städtebau. Vom Jahre 1929 bis Ende 1935 gemeinsames Atelier mit Professor Dr. Peter Behrens. Lehrtätigkeit an der Akademie bis 1936.

Ausgeführte Bauten, Denkmäler, Entwürfe und Wettbewerbe in der Zeit des selbständigen Schaffens seit 1924 siehe Beilage 4).

Ausstellungen: Leiter der Meisterschul-Ausstellungen der Akademie in Berlin, Hamburg, Essen und in 10 Grosstädten von U.S.A., Ausstellung eigener Arbeiten im Künstlerbund März Linz 1927, Künstlerhaus Wien 1926 und 1928, Sezession Wien 1928 und 1930, Holland 1928, Pressburg und Prag 1928, Oest. Museum für Kunst u. Industrie 1928, Marshal Field Chicago 1928/29, Mailand 1935, Budapest 1935, Zürich 1935, Crazer Sezession 1935, Katholikentag Wien.

Vorträge, gehalten in grosser Zahl in Wien in den verschiedenen fachlichen Vereinigungen, in der Sezession, in der Ravag (Radio Wien), in Linz, Salzburg, Innsbruck etc. etc.

Publikationen über die Arbeiten in allen Fachzeitschriften Oesterreichs, im Auslande: in deutschen, holländischen, englischen, französischen, amerikanischen, spanischen, tschechoslowakischen, jugoslawischen etc. Zeitschriften. "Die Neubauten der Tabakfabrik in Linz", erschienen im R. Kiesel-Verlag, Salzburg.

Öffentliche Tätigkeit: Präsident der Wiener Sezession, 1. Vizepräsident der Zentralvereinigung der Architekten Oesterreichs, Vorstandsmitglied der Ständigen Delegation der Künstler Oesterreichs, Ausschussmitglied des Neuen Werkbundes Oesterreichs und der Gesellschaft für Wohnungsreform, Mitglied der Fachsektion des Blauen Adler.

Jurysrichteramts bei vielen öffentlichen Wettbewerben.

P o p p Alexander, Wien, VII. Karl Schweighofer-
gasse 3, legt ein Ansuchen vom 26. Mai 1937 (h.o.Zl. 68.115-1/1937)
um die Verleihung der Befugnis eines Architekten gem. Art. 20 der
Verordnung BGBl. Nr. 61/1937 vor.

Die Personaldaten des Genannten sind:

Geboren: 10. August 1891.

Zuständig: Wien. ✓

Studien: *Hauptprüfungsbefugnis Wien I, Berufsprüfung, Paris 4. III. 1911;*
Akademie der bildenden Künste, Staatsprüfung 4. Juni
1924, Meisterschule für Architektur (Originalurkunde
ohne Datumangabe) - Baumeisterberechtigung n.ö.
Landesregierung Z.B.-III-231/5 v. 19. April 1920.

Praxis: In nicht selbständiger Betätigung:

v. 1. VIII. 1911 - 1. VII. 1924 mit Unterbrechung der
Kriegsdauer im Baudepartement der Donau-Dampf-
schiffahrtsgesellschaft.

In selbständiger Betätigung:

seit 1924. In diese Zeit fällt auch die Lehrtätig-
keit als a.o. Hochschulprofessor an der Akademie
der bildenden Künste in Wien, bis 1936.

v. 1929 - Ende 1935 in Arbeitsgemeinschaft mit Prof.
Dr. Peter Behrens.

Ausgeführte Arbeiten sowie Projektierungen, Teilnahme
an Wettbewerben und Ausstellungen lt. Beilage.

x)
Vor Behandlung des Ansuchens wäre zunächst gem.

Art. 20. der Verordnung BGBl. Nr. 61/1937 ein Gutachten des

B e i r a t e s

einzuholen.

Manisch.
7-7

x) *Lehrmündigkeit: B. Pol. Dienst in Wien KB. 727 F.Z(P), 10. Mai 1937*

aus: Helmut Weihsmann, In Wien erbaut, Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien, Promedia, 2005

III., Fasangasse; Büro von ORTE Niederösterreich in Krems/Stein (1998), Steingasse; privates Hallenbad in Wien (1999); Eybl-Werke in Krems (NÖ) (o.D.). 1997 erhielten sie vom Bundesministerium für Wissenschaft und Kunst den Preis für experimentelle Tendenzen in der Architektur. In Hof an der Leitha (NÖ) wurde im Rahmen eines „Kunst im öffentlichen Raum“-Projektes ihre Röhreninstallation „Der Blindgänger“ (1999) verwirklicht. Teilnahme am „Archilab“ in Orléans (2000). Ihr erstes größeres Wiener Projekt zur Umwidmung des Geländes der ehemaligen Wiener Kabel- und Drahtwerke A.G. (KDAG) in Wien-Meidling (1998) XII., Oswaldgasse wurde bei einem Ideenwettbewerb mit →Rainer Pirker's ARCHitecture-Team zwar auf den 1. Platz gereiht und zur Konkretisierung beauftragt, aber nicht nach ihrem Konzept umgesetzt. Auflösung 2000, Gründung von The NextENTERprise Architekten.

Anna Popelka

Geb. 20. 11. 1961 Graz, lebt und arbeitet in Wien. 1980-1987 Studium der Architektur an der TU Graz. Während des Studiums Mitarbeit u.a. bei Klaus Kada, Manfred Wolff-Plotteg und bei ihrem Vater. Diplom 1987. Ab 1989 in Wien im Atelier von →Heidulf Gerngroß tätig. Zusammenarbeit mit Stefan Nessmann in Klagenfurt und Karl Schwärzler in Bregenz bis Ende 1992. 1992-1995 Lehrtätigkeit in Wien und Graz. Seit 1994 eigenes Büro in Wien und seit 1995 Zusammenarbeit mit Georg Poduschka (geb. 7. 6. 1967 Linz) als PPAG. 1997/98 Gastprofessur an der TU Wien. Förderungspreis der Stadt Wien (1994); Arce-Preis der europäischen Hauptstädte (2000). Werkauswahl: Nachtlokal „Neubau 6“ in Graz (1986); Portierloge für den steirischen Landesschulrat in Graz (1990); Umbau Einfamilienhaus Tscherner (1992/93) und ein Privatkindergarten in Lochau (Vlbg) (mit Karl Schwärzler) (1994); Um- und Neubau von Wohnungen, etwa Dachausbau (1996-1998) II., Praterstraße 56-58; öffentliches Samadhi-Bad in Graz (1997/98); Klimawindkanal und Versuchsanlage in Wien-Floridsdorf (1999/2002). Arbeiten und Ausstellungen im In- und Ausland, u.a.: „Harter Frosch“ (mit →ARTEC) (1984) für den „steirischen Herbst“ und „Europalia“ (1986) in Brüssel; Werkschau im Forum Stadtpark in Graz (1999); Young European Architects bei der Biennale in Venedig (2000); Sixpack-Ausstellung am MIT in Cambridge (Mass.) (2000); Ausstellung „Emerging Architecture #3“ im Architekturzentrum Wien (2002); Gestaltung der Electric Avenue (2001/02), des Ticket-Zentrums und der multifunktionalen Sitzbankelemente im Wiener Museumsquartier (2002). Derzeit sind mehrere Wohnhausbauten in Wien und Linz in Planung, u.a. Wohnbau (2004-) XIX., Glanzinggasse.

Lit.: PPAG. Popelka Poduschka Architekten (PPAG, 1), Wien 2002; Otto Kapfinger (Hrsg.): Emerging Architecture (Bd. 3: Beyond Architainment) (Hrsg.: Ar-



Anna Popelka

Foto: privat

chitekturzentrum Wien), Wien 2002; Anne Bauer et al. (Hrsg.): Frauenarchitektouren. Arbeiten von Architektinnen in Österreich. Salzburg 2004 (S. 227 ff.).

Alexander Popp

Geb. 10. 8. 1891 St. Leonhard am Forst (NÖ), gest. 7. 12. 1947 Linz.

Er absolvierte das humanistische Gymnasium in Wien und die höhere Baufachschule und arbeitete danach, angeregt von seinem Zeichenlehrer Othmar Leischer, als technischer Zeichner und Entwerfer bei der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) in Linz unter der Leitung von Baudirektor →Othmar [Edler von] Leixner[-Grünberg]. Kassen-, Stations- und Magazinsbauten entlang der Donau. Seine Tätigkeit als Bauleiter der DDSG umfasste die Errichtung von Speicheranlagen und Hallenbauten für den Wiener Donauhafen, die Landesdirektionsbauten, die Kartenschalter, Wohn- und Werkstätten sowie ganze Werftanlagen. Arbeiterkolonie mit 50 Wohnungen bei der Werftanlage in Korneuburg (NÖ) (1914-1916); Verwaltungs-Direktionsgebäude in Serbien (Obuda und Belgard); kleine Beamten-siedlung in Pécs (Fünfkirchen/Ungarn); Arbeiterwohnhaus in Linz; (Bergarbeiter-)Siedlungen in Ostungarn, wo sich die Kohlenbergwerke der DDSG befanden. Während des Ersten Weltkrieges geriet Popp in italienische Kriegsgefangenschaft. Ab 1918 Architekturstudium an der Akademie der bildenden Künste in Wien bei Prof. →Leopold Bauer, 1919/20 bei Prof. →Franz [Freiherr von] Krauß und 1920-1922 bei Prof. →Peter Behrens. Gleichzeitig war Popp berufstätig; die von ihm entworfenen (mittlerweile abgetragenen) DDSG-Bauten am Donauhafen, ein Hochhausprojekt



Alexander Popp

Zeichnung von Karl Sternor

der DDSG auf dem Betriebsgelände bei der Wiener Reichsbrücke sowie mehrere Beamtenwohnläuser in Belgrad sind zwischen 1920 und 1924 zu datieren. Abschluss seines Studiums (1924) mit einem Staatspreis. Er verließ die DDSG und wurde Assistent bei Prof. Behrens an der Akademie. Schon als Werkstudent fiel Popp bei den Wettbewerben für das Wiener Krematorium (1921), für den neuen Bahnhof in Linz (1923) und für die Neubebauung des Schmerlingplatzes in Wien (1924) positiv auf. Mit seinen Studienkollegen Hans Döllgust und →Ernst Plischke entwarf er einen neuen Stadtregulierungsplan für das linke Rheinufer in Köln (1924). Neben seiner Lehr- und Bürotätigkeit mit Behrens arbeitete Popp als freischaffender Architekt, in vielen Fällen mit Peter Behrens. Prestigeträchtige Großprojekte, etwa: neues Regierungsviertel in Eisenstadt (1926); urbanistische (Um-)Planung für einen neuen Brückenkopf in Linz-Urfahr (1929) mitsamt Kirchenbau (1932); kühner Bebauungsvorschlag mit Wohnhochhäusern für die Arenberggründe in Salzburg (mit Behrens) (1932). Konkrete Bauaufträge: Hotelbau in Wien; Kriegerdenkmal in St. Leonhard am Forst; Wohnhaus Anna Kolb in Wiener Gersthof (1927) XVIII., Bastiengasse 48; Haus seiner Eltern in St. Leonhard am Forst (1928); Villa Holzinger in Gmunden (OÖ) (1928). Über die Vermittlung von Peter Behrens nahm Popp am Wiener kommunalen

Wohnbauprogramm teil: Wohnhof (1928/29) XI., Rinnböckstraße 21; Wohnhof (1929) XIV., Penzinger Straße; Wohnhof (1930) XIV., Weinzierlgasse 1-7; „Albert-Sever-Hof“ (1930/31) XVI., Maroltingergasse 56-58. Privates Wohn- und Geschäftshaus (1932) XV., Ullmannstraße 34. Seine wichtigsten Arbeiten realisierte Popp in Linz, wo er sich durch die Familie seiner Mutter etablieren konnte. Kleinere Industriebauten für die Lederfabrik Rudolf Mayerhofer & Co. Ausstellung seiner Werke im Volksgartengebäude in Linz (1927). Mit Behrens entstanden der Komplex der Austria Tabakwerke in Linz (1929-1935), Untere Donaulände 74, ein Meisterwerk der Moderne, sowie Entwürfe für eine Neubebauung des Donauufers mit neuen Brückenköpfen an der Donaubrücke in Linz. Erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb zum Projekt der Karmelitergründe in Linz (1929), den der lokale Meister Hans Feichtlbauer für sich entschied. 1930 Ernennung zum a.o. Professor an der Akademie. Wegen der Wirtschaftskrise musste Popp empfindliche Rückschläge einstecken. Im Zuge des Auftrags zur Neugestaltung von Linz-Urfahr wurde zwar 1933 mit dem Bau einer Christkönig-Friedenskirche begonnen, doch die Bauarbeiten mussten wegen wirtschaftlichen Schwierigkeiten eingestellt werden. Nicht besser erging es Popp bei den Wettbewerben für den Sowjetpalast in Moskau (1929) sowie für die städtebauliche Umgestaltung von Stockholm und von Bern zwischen 1930 und 1932. Misserfolge bei lokalen Wettbewerben, etwa bei dem Projekt der Wiener Reichsbrücke (1933), dem Ausbau der Glocknerstraße (1934) und dem Bau der neuen Höhenstraße durch den Wienerwald (1934/35), für den er die Kleinarchitekturen (architektonische Gestaltung des Denkmals „St. Engelbert“ und der Brunnenanlage auf dem Kahlenberg) an Stelle von →Josef Hoffmann ausführte. In diesem Zusammenhang präsentierte er eine Studie zur Verbauung des Kahlenbergs mit Freiluftbühne, Bade- und Sportanlagen, Kaffeehaus und Restaurant. Erfolgreiche Teilnahme an den Wettbewerben für die „Kanzler-Gedächtniskirche“ (1934) XV., Vogelweidplatz 1 und für das RAVAG-Gebäude (1934) IV., Argentinierstraße 30a, die beide an seinen Konkurrenten →Clemens Holzmeister gingen. Nicht unumstritten war Popp zur Zeit des „Ständestaates“ als Präsident der Wiener Secessiou (Mitglied seit 1931) sowie als Vizepräsident der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs. In der Baubürokratie im Gemeinderat, an der Hochschule und in der von Holzmeister dominierten Faektschaft machte sich Popp viele Feinde. Bei der Nachbesetzung von Peter Behrens' Lehrstuhl wurde er zu Gunsten von Holzmeister übergeben. Mitglied bei der austrofaschistischen „Vaterländischen Front“ und ab 1935 illegales NSDAP-Mitglied. Sein größter Auftrag vor dem „Anschluss“ war die Umplanung des oberösterreichischen Ärztehauses in Linz (mit dem Linzer Baubüro Neuzil & Hamber-

ger) (1937/38), Dinghoferstraße 4. Seine NSDAP-Mitgliedschaft verhalf Popp zu einem Karrieresprung: Ernennung zum o. Professor und zum kommissarischen Leiter der Akademie am 12. März 1938; ab 1. Juli 1941 Rektor. Leitung des Aufbaus der Reichswerke „Hermann Göring“ (heute VÖEST-ALPINE) in Linz, Leoben, Donawitz, Eisenerz, Judenburg und Zeltweg; Entwurf eines „Gauhauses“ für den Reichsstatthalter am Ballhausplatz (1938); großes Parteihotel am Karlsplatz (1939); Erweiterungsprojekt für das Burgtheater (1939) nach Ideen von Adolf Hitler. Studien für die Bebauung von DAF-Siedlungen und Typenwohnungen zum Bau von rationalisierten Volkswohnungen. Mit →Hermann Kutschera und →Anton Ubl plante er das Messegelände im Wiener Prater. Ab 1939 Verwaltungs- und Hallenbauten für Rüstungsbetriebe: Enzesfelder Metallwerke A.G. in Enzesfeld, Böhrler A.G. in St. Aegyd und Ternitz (NÖ); umfangreiche Neubauten für die Oberschlesische Berg- und Hüttengesellschaft. Während des Zweiten Weltkrieges arbeitete Popp u.a. bei der Generalbauinspektion an der Neuplanung Berlins mit. Tätigkeit im Linzer RAB-Baubüro für Brückenbau, Planung von Raststätten und Tankstellen entlang der Teilstrecke Linz-Salzburg. Wegen seiner NSDAP-Partei Mitgliedschaft wurde er 1945 von sämtlichen öffentlichen Ämtern suspendiert. Ein lückenloser Werkkatalog fehlt bislang. Lit.: Helmut Wehlsmann: Das Rote Wien, Wien 1985 (Neuaufg. 2002); Helmut Wehlsmann: Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Wien 1998; Helmut Lackner: Architekt Alexander Popp (Ausstellungskatalog; Hrsg.: Linzer Stadtmuseum Nordico), Linz 1991.

Cäsar [auch Cesar] Basilius Poppovits

Geb. 9. 2. 1876 Wien, gest. 6. 6. 1938 Wien. Besuch der Realschule in Wien VII (Am Schottenfeld) (Matura). 1894 Inspektion an der TH Wien. Architekturstudium bei Prof. →Carl [Karl] König und Prof. →Carl [Karl] Mayreder (Diplom 1901). 1903 wurde er befugt, eine Baupraxis zu eröffnen. 1904 trat er dem Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein bei. Nach kurzer Tätigkeit im Hochbauamt machte er sich 1905 selbstständig. Mit Josef Pürzl entstand seine erste nachweisbare Arbeit, die städtische Sanitätsstation (1903) in der Gilmgasse (heute XVII., Hälirschgasse 12). Wohnbau (mit →Karl Limbach) (1907) XIII., Hietzinger Hauptstraße 124a. Chefarchitekt der Österreichischen Abteilung bei der Internationalen Kunstgewerbearbeitung in St. Petersburg (1908). Er war mit provisorischen Gartenlauben, Pergolen und Ausstellungsbauten, die ein gänzlich neues Formenvokabular aufwiesen, an der Gartenausstellung bei der Frühjahrsausstellung im Österreichischen Museum für Kunst und Industrie in Wien (1912) und an der Werkbund-Ausstellung in Köln (1914) beteiligt. Mitglied der österreichischen Fraktion im Deutschen Werkbund ab 1912; 1914 Gründungsmitglied des Österreichischen

Werkbundes. Kurz davor gründete er mit den bildenden Künstlern Alfred Base und Leopold Forstner das Unternehmen „Wiener Friedhofskunst“ zur Geschmacks-erziehung bei Grab- und Denkmälern. Umbau des Restaurants am Staatsbahnhof Süd. Nach seinen Plänen wurden das Restaurant „Zur großen Tabakspfeife“ in Wien (1911) I., Jasonirgottsstraße 6, das Kellerrestaurant „Kremsleutner“ im Hotel Regina (1911-1913) IX., Rooseveltplatz sowie das heute veränderte „Tivoli-Kino“ (1913) XV., Winkelmannstraße 2 eingerichtet. Nicht ausgeführte Projekte, etwa: Ausgestaltung der Gartenanlage vor dem Palais Trautson (1917); Gemein- deschule auf der Schmelz (1919); Klinikbau in Cluj-Napoca (Klausenburg/Rumänien). 1921 adaptierte er mit →Robert Oerley die Rotunde für die Wiener Messe. Umgestaltung des Wohnhauses (1922) XIX., Pyrkergasse 25. Erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb für den „Ferdinand-Lassalle-Hof“ (1923-1925). Planung des „Ludo-Hartmann-Hofes“ (1924/25) VIII., Albert- gasse 19-23; „Dr.-Friedrich-Becke-Hof“ (1926) XVI., Thalhammergasse 32-38; „Riedhof“ (heute „Therese- Schlesinger-Hof“) (1930) VIII., Schlüsselgasse 14/Wick- enburggasse 15. Villa (1927/28) XIII., Stadlergasse/ Linzer Straße. Gestaltung der Einrichtung des „Do- minikanerkellers“ (1927) nahe dem Lueger-Platz so- wie der keramischen Portalanlage und des Verkaufs- raums der N.ö. Escompte-Gesellschaft (1928/29) I., Stu- benring 24 mit aufwändigen Dekors. Das eigenwilli- ge Geschäftslokal mit seiner von Robert Obsieger ge- stalteten Wandverkleidung aus gebranntem Ton ist fast unverändert erhalten und schwankt zwischen expres- sionistischem Heimatstil und progressiver Art déco. Obwohl Poppovits von →Otto Wagners Neuerungen fasziniert war, blieb er außerordentlich dekorativ und mitunter auch schwülstig. Seine ausgeprägte Vorliebe für Klinker und keramische Materialien zeigte sich bei vielen seiner Projekte, etwa: Geschäftsportal eines Haf- ners und Ofenherstellers (1928) XV., Mariahilfer Stra- ße 132; Umgestaltung des Warenhauses Herzmansky (1928) VII., Mariahilfer Straße 26. Grabmäler auf dem Döbblinger Friedhof und ein Soldatendenkmal runden das Werk des konservativen Baukünstlers ab.

Lit.: Franz Planer (Hrsg.). Das Jahrbuch der Wiener Ge- sellschaft, Wien 1928 (S. 268); Franz Planer (Hrsg.). Das Jahrbuch der Wiener Gesellschaft, Wien 1929 (S. 488); Günther Berger: Cesar Poppovits – ein vergesse- ner Architekt aus der Josefstadt, in: „Wiener Geschichts- blätter“, Heft 1 (40. Jg.), Wien 1985 (S. 1-16); Helmut Wehlsmann: Das Rote Wien, Wien 1985 (Neuaufg. 2002); Ingrid Ellinger: Architektenbiographien, in: In Hietzing gebaut (Bd. 2) (Hrsg.: Gerhard Weissenba- cher), Wien 1998 (S. 486).

Arthur Porr

Geb. 11. 6. 1872 Beregszász/Siebenbürgen (heute Be- regovo/Ukraine), gest. 17. 10. 1915 Wien.



ARCHITEKT ALEXANDER POPP



(1891–1947)

KATALOG DES STADTMUSEUMS NORDICO NR. 57

Medieninhaber und Herausgeber:

Magistrat der Landeshauptstadt Linz,

Stadtmuseum Linz-NORDICO

Bethlehemstraße 7, A-4020 Linz

Tel. (0 73 2) 23 93, Dv. 19 00, 19 12

Schriftleitung: Direktor Dr. Willibald Katzinger

Wissenschaftliche Leitung und Katalogbearbeitung: Dr. Helmut Läckner

Ausstellungsleitung und Organisation: Dr. Herfried Thaler

Ausstellungssekretariat: Franziska Neißl

Plakat und Ausstellungsgrafik: Waltraud Pichler

Ausstellungsaufbau: Horst Schneider, Gerald Langauer

Fotos: Walter Litzlbauer

Kataloggestaltung: Dietmar Eder

Druck: Gutenberg-Werbung Gesellschaft m. b. H.

Leihgeber:

Anstalt Tabakwerke AG, Direktor Ing. Heribert Lindle

Wiener Stadt- und Landesbibliothek, Oberbibliotheksrat Dr. Gerda Barth

Archiv der Stadt Linz, Direktor Senatsrat Dr. Friedrich Mayrhofer

Privatbesitz

ARCHITEKT ALEXANDER POPP (1891–1947)

AUSSTELLUNG
12. AUGUST BIS 1. SEPTEMBER 1991

STADMUSEUM LINZ – NORDICO



DER JUNGE POPP ALS ARCHITEKT DER DDSG
UND ALS ASSISTENT BEI PETER BEHRENS
(1911–1930)

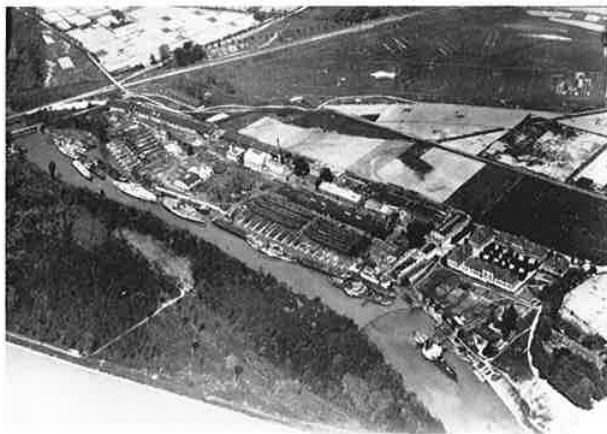
Alexander Popp wurde am 10. August 1891 als siebentes Kind des Ehepaares Lambert, Prokurist einer Textilunternehmung, und Aloisia Popp, geb. Brenner, in St. Leonhard am Forst (NÖ) geboren. In Wien absolvierte er das Gymnasium und die höhere Berufsschule und trat nach der Ablegung der Baumeisterprüfung als 20-jähriger im Jahre 1911 in das Baudepartement der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein, das damals unter der Leitung des Baudirektors Otmar v. Leixner stand.³

Dem jungen Baumeister blieb vorerst wenig Zeit für eine entsprechende Baupraxis, denn im Oktober 1912 trat er das „Einjährigen-Jahr“ im Heer an. Nachdem im Jahr darauf der Erste Weltkrieg ausbrach, stand Popp von 1914 bis 1916 an der russischen und anschließend bis Kriegsende an der italienischen Front. Als Oberleutnant der Reserve verließ er über das Kriegsende hinaus bis Oktober 1919 in militärischer Verpflichtung. Die von Alexander Popp bekannten Bauten der DDSG sind daher im wesentlichen in die Zeit von 1920 bis 1924, als er das Schiffsahrtsunternehmen wieder verließ, zu datieren. Seine Arbeit als Bauoberkommissär umfaßte den Entwurf und die Bauüberwachung von Stations- und Magazinsbauten entlang der Donau-Strecke⁴, ein Lagerhaus, die Bahnexpositur sowie Wohn- und Werkstatteingehäude am Wiener Umschlagplatz. Zentren der Bautätigkeit waren die gesellschafts-eigenen Werften. Neben Magazins- und Hallenbauten entstanden in Kornubung eine Arbeiterkolonie mit 50 Wohnungen; in Obuda ein Direktionsgehäude und ein Arbeiterwohnhaus mit 80 Einheiten sowie in Fünfkirchen/Pees, wo sich die Kohlenbergbau der DDSG befanden, mehrere Beamtenkolonien, 100 einzelne Arbeiterhäuser und eine Bergarbeitersiedlung mit 1000 Wohnungen.

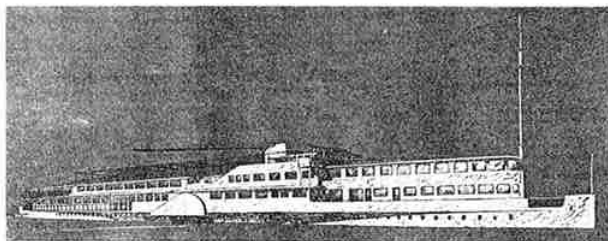
Damit hatte Popp in wenigen Jahren ein großes Bauvolumen abgewickelt und wichtige Erfahrungen in der Praxis gesammelt. Der ehrgeizige junge Baumeister hatte sich im Jahre 1922 auch an zwei größeren Wettbewerben beteiligt. In der Konkurrenz um die Neugestaltung des Bahnhofes in Lioz, die erst in den dreißiger

Jahren in Angriff genommen wurde, errang er mit einem expressionistischen Projekt den 3. Preis⁵, in jener um den Krematoriumsneubau in Wien landete er hinter Clemens Holzmeister auf dem 2. Rang. Der um fünf Jahre ältere, renommierte Holzmeister sollte Popp sowohl bei Wettbewerben als auch an der Akademie, wo er bereits 1924 eine Professur erhielt, in der Folge noch öfter ausbooten. Zusätzlich hatte Popp im Jahre 1921 das Architekturstudium an der Akademie der bildenden Künste aufgenommen, an der seit 1922 Peter Behrens die Meisterschule für Architektur leitete.⁶ Peter Behrens (1868–1940)⁷ stand damals am Zenit seines architektonischen Schaffens. Sein Ruf gründete sich auf die einflußreiche Tätigkeit als „künstlerischer Beirat“ des AEG-Konzerns in Berlin vor dem Ersten Weltkrieg. Als solcher war er innerhalb des Elektrokonzerns von der Fabrikarchitektur bis zur Werbung für das Design verantwortlich. Die im Jahre 1909 entstandene Turbinenfabrik avancierte zum Schlüsselbau der modernen Industriearchitektur. Sein Frühwerk sollte jedoch bald im Schatten der Arbeiten seiner begabten Schüler Walter Gropius, Mies van der Rohe sowie Le Corbusier stehen und Behrens setzte in der Folge den erfolgreich begonnenen Weg nicht konsequent fort. Mit so unterschiedlichen Arbeiten wie der repräsentativ-monumentalen Botschaft in St. Petersburg und dem Verwaltungsgebäude der Mannesmann AG in Düsseldorf (1911/12), dem vom holländischen „De Stijl“ beeinflussten Lagerhaus der Gutehoffnungshütte in Oberhausen und dem expressionistischen Verwaltungsgebäude der Hoechst AG in Frankfurt/Main (1920/24)⁸ huldigte er je nach Auftraggeber einer stilistischen Vielseitigkeit oder paßte sich gewissen Moden an.

Die Berufung von Behrens als Meisterklassenleiter an die Akademie in Wien gründete sich primär auf seine Anfangserfolge bei der AEG. Eine zeitgenössische Biographie des Jahres 1928 stellt seine Arbeiten als Bollwerk dem „geistigen Armutsmotto der ‚neuen Sachlichkeit‘“ gegenüber.⁹ Im selben Jahr feierte die Akademie anlässlich seines 60. Geburtstages „ihren“ Professor „als den größten Baumeister des deutschen Volkes der Gegenwart“.¹⁰ Politisch wurde also versucht, Behrens in Österreich als konservativen Architekten zu vereinnahmen. Seine Architektur bleibt aber weiter widersprüch-



Blick auf die Werft Kornhuburg der DDSG. Rechts die Arbeitersiedlung von Popp, um 1925

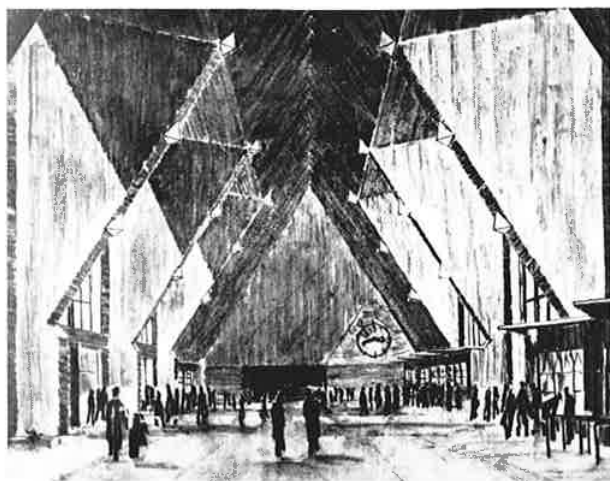
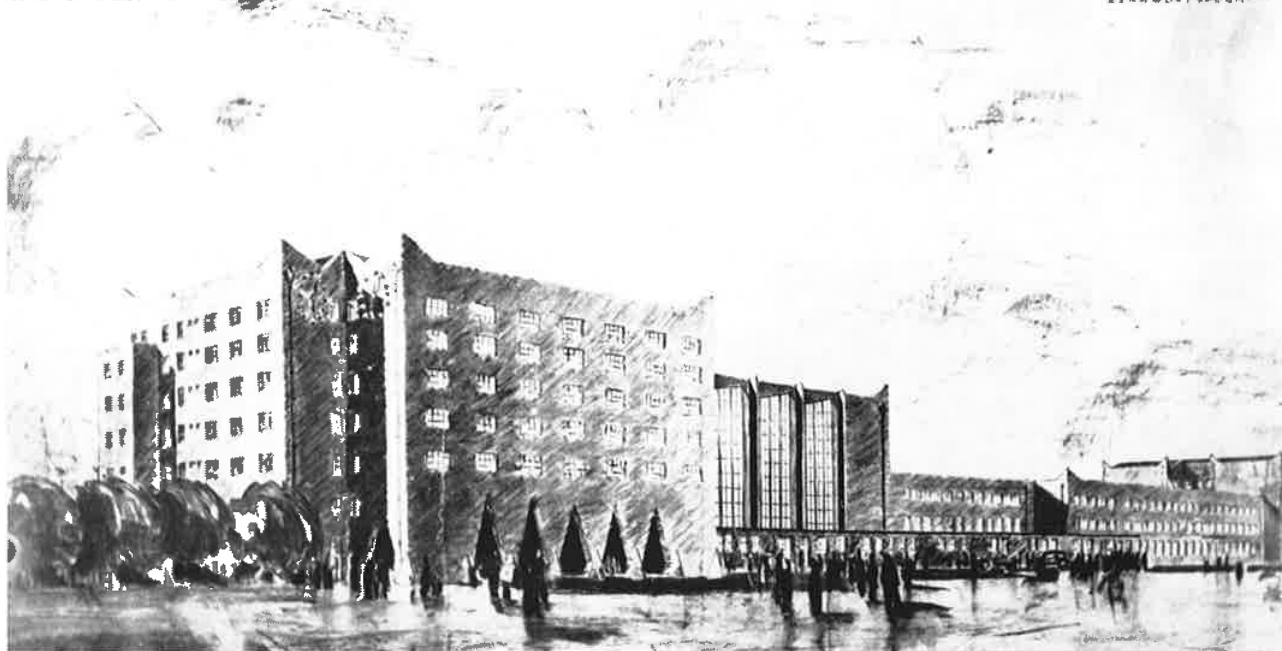


Entwurf für einen Donau-Dampfer, vor 1924

lich. So wird er unter anderem 1927 zur Mitarbeit an der berühmten Stuttgarter „Weißenhofsiedlung“ eingeladen, wo sich die Avantgarde der modernen Architektur versammelte, und erhält gleichzeitig Aufträge im Rahmen des Wiener Wohnbauprogramms.

In Wien mußte sich Peter Behrens zum Teil ein neues Team aufbauen. Zum Münchner Hans Döllgast und dem Wiener Ernst A. Plischke stieß im Jahre 1924 Alexander Popp, den Behrens nach Abschluß des Studiums als Assistent zu sich an die Akademie holte. Über die Lehr- und Verwaltungstätigkeit hinaus arbeitete Popp auch weiterhin als freischaffender Architekt, in vielen Fällen in Personalunion mit Peter Behrens. Seine Karriere versuchte er vorerst wieder durch Wettbewerbsteilnahmen abzusichern. Achtungserfolge errang Popp mit seinen Entwürfen für das Regierungsgebäude in Eisenstadt (1925, ausgeführt von Rudolf Perle) und die Verbauung des Schmerlingplatzes in Wien. Erste internationale Beachtung fand sein zusammen mit Döllgast erarbeiteter Entwurf für den linken Brückenkopf am Rhein in Köln. Mit den Plänen für eine Stadtregulierung blieb er 1930 und 1932 in Stockholm und Bern ebenso glücklos wie mit dem zusammen mit Behrens entwickelten Verbauungsvorschlag für die Arenberggründe in Salzburg. Ein eigenes Kapitel sind seine erfolgreichen Reklamewerke und Ausstellungsgestaltungen für die Odol Comp. AG.³¹ Außerdem befaßte sich Popp in Wien und Linz mit der Gestaltung von Wohnungseinrichtungen.³²

Konkrete Bauaufträge erreichten dagegen eher ein bescheidenes Volumen. Dazu zählen ein Hotelumbau in Wien, ein Kriegerdenkmal in St. Leonhard am Forst, wo er auch das Elternhaus ausbaute, eine Villa in Gmunden sowie ein den „Werkbund-Häusern“ der zwanziger Jahre nahestehendes Einfamilienhaus in Wien-Gersthof. Aus der Zeit seiner DDSG-Mitarbeit resultierte im Jahre 1926 der Auftrag für das Repräsentanzgebäude dieser Gesellschaft in Belgrad. Die expressionistische Ecklösung mit zwei Stiegenhaustürmen und Fahnenmasten entstand wohl unter dem Einfluß von Behrens' Hochstgebäude in Frankfurt/Main. Der mehrmals publizierte Entwurf eines monumentalen Getreidespeichers für den Wiener Donauhafen blieb unausgeführt. Einzig und allein durch seine über Behrens vermittelte Mitarbeit am Wiener Gemeindewohnbauprogramm konnte Popp in



Wettbewerbentwurf für die Umgestaltung des Linzer Bahnhofes, 1922



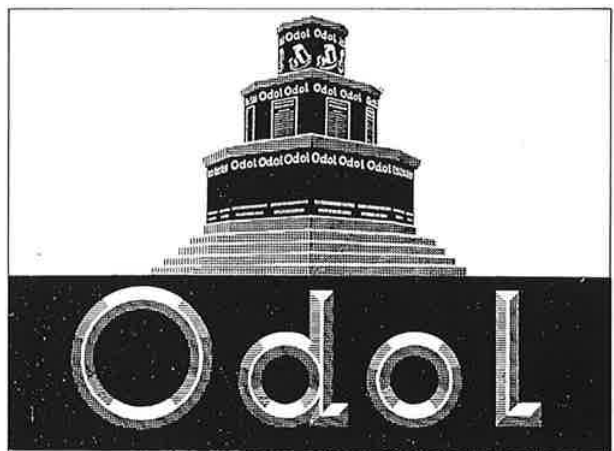
Wettbewerbentwurf für das Regierungsgebäude in Eisenstadt, 1926



Volkswohnhaus in Wien XVI, Maroltingergasse, 1930



Runder Eßtisch mit vier Stühlen, um 1930



REKLAME ALS ARCHITEKTONISCHES GEFÜGE IM NEUEN STADTBILD.

ES IST NOCH GAR NICHT LANGE HER, MONUMENTBRUNNEN IM WINTER MIT HÄSSLICHEN HOLZVER-
SCHALUNGEN ZU VERKLEIDEN, SIE MIT GRELLEN
PLAKATEN ZU BEKLEBEN, ODER MIT STILLOSEN RE-
KLAMEAUFSCHRIFTEN ZU VERSIEHEN. HIERIN WAN-
DEL ZU SCHAFFEN: DIESE AUFBAUTEN FÜR REKLAME
ZU BENUTZEN, OHNE GESCHMACKLOS ZU WIRKEN,
BLIEB DEM MODERNEN ZEITGEIST DES NEUEN
WIEN VORBEHALTEN. VORBILDLICH DARIN IST DIE
ODOL COMPAGNIE MIT DER AUSSTATTUNG DER
BRUNNEN MONUMENTBRUNNEN AM GRABEN.
VORBILDLICH IST DER ARCHITEKTONISCHE AUF-
BAU DER VERKLEIDUNG UND VORBILDLICH
DIE ÖKONOMIE DER STILVOLLEN GROSS-
ZÜGIGKEIT DURCH WEISE BESCHRÄNKUNG
DES AUSNUTZUNGSTRIEBES. DAS IST
ÜBERHAUPT DAS GEPRÄGE DER ODOL-
PROPAGANDA, DASS SIE, WO IMMER SIE
AUCH IM STADTBILD ERSCHEINT, NIE STÖRT,
SONDERN SICH HARMONISCH IN DIE UMGEBUNG
EINFÜGT, KÜNSTLERISCH, BELEH-
REND, KULTURFÖRDERND. ODOL WIRD HIER
IM WAHREN SINNE ZUM KULTURBEGRIFF.

Odol-Firmenwerbung, um 1928



PETER BEHRENS
 AND HIS ACADEMIC MASTER-SCHOOL, VIENNA
 ADOLF LUSER VERLAG WIEN BERLIN LEIPZIG

Titelseite einer Broschüre mit Popp's Entwurf für einen Getreidespeicher am Wiener Hafen (unten rechts), 1930



Projekt für die Stadtplanung in Linz-Urfahr – Blick in die Linke Brückenstraße, 1929

den späten zwanziger Jahren an größeren Projekten partizipieren. Zwischen 1927 und 1930 entstanden nach seinem Entwurf Volkswohnhäuser in Wien XI (Rimböckstraße), Wien XIII (Penzinger Straße), Wien V, Wien XIV (Onno-Klopp-Gasse, Weinzierlgasse), Wien XVI (Maroltünergasse, Wiesberggasse, Lorenz-Mandl-Gasse).¹³

Auch die weiteren konkreten Bauaufträge bis 1929/30 blieben unbedeutend. In Portorož entstand für einen Arzt ein Ferienhaus, in Wien XVI ein Geschäftshaus. Über die Familie der Mutter konnte Popp 1929 in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz, wo bereits 1927 im Volksgartengebäude eine von der Künstlervereinigung „Macz“ organisierte Ausstellung seiner Arbeiten stattfand¹⁴, Fuß fassen. Der erste Auftrag umfaßte den Umbau und die Aufstockung des Hauses von Dr. Alexander Brenner, von 1888 bis 1918 ärztlicher Leiter und bis 1928 Leiter der Chirurgie des Allgemeinen Krankenhauses der Stadt Linz, in der Bismarckstraße Nr. 5.¹⁵ An der Donau in Linz entwarf Popp für die Lederfabrik Rudolf Mayrhofer & Co. in Zusammenarbeit mit den Holzbauwerken Schaffer eine Wasserwerkstätte und Gerbereihalle.¹⁶

Die sozialdemokratische Linzer Kommunalverwaltung hot in den späten zwanziger Jahren ein kulturell aufgeschlossenes Klima. Städtebau und Stadtplanung erhielten im Jahre 1929 nach einer international beachteten Wohnbauausstellung und der Einrichtung eines Stadtplanungsamtes neue Impulse. In diesem anregenden und für neue Tendenzen offenen Ambiente entstanden zum Beispiel mehrere Neugestaltungsentwürfe für die Brückenköpfe der Linzer Donaubrücke und die Donauuferverbauung. Linz sollte sich als Stadt an der Donau spezifischer profilieren. Neben den Architekten Hans Arndt und Paul Theer sowie Julius Schulte beteiligte sich auch Alexander Popp im Jahre 1929 mit einem Entwurf für die bauliche Erschließung des Urfahrer Donauufers.¹⁷ 1958/61 folgte Artur Perotti im Prinzip dem von Popp vorgelegten Projekt mit quer zur Donau situierten mehrgeschossigen Wohnblöcken. Ein weiteres Neugestaltungsgebiet war um 1930 die östliche Seite der Linzer Landstraße. Popp beteiligte sich 1929 erfolglos am Wettbewerb zur Bebauung der Karmelitengründe, den Hans Feichtlbauer für sich entschied.¹⁸



[A](#) | [B](#) | [C](#) | [D](#) | [E](#) | [F](#) | [G](#) | [H](#) | [I](#) | [J](#) | [K](#) | [L](#) | [M](#) | [N](#) | [O](#) | [P](#) | [Q](#) | [R](#) | [S](#) | [T](#) | [U](#) | [V](#) | [W](#) | [Z](#)

Alexander Popp



Foto privat

[Persönliche Daten](#)
[Ausbildung, Studienreisen, internationale Aufenthalte](#)
[Beruflicher Werdegang, Lehrtätigkeit](#)
[Auszeichnungen und Ämter](#)
[Mitgliedschaften](#)
[Vita](#)
[Stellenwert](#)
[Werke](#)
[Primärquellen](#)
[Sekundärquellen](#)
[Ausstellungen](#)
[Persönliche Mitteilungen](#)
[Anmerkungen](#)

Persönliche Daten

* 10.08.1891 - † 07.12.1947
 Geschlecht: m
 Geburtsort: St. Leonhard a. Forst, NÖ
 Land: Österreich
 damaliger Name: Österreich-Ungarn

[top](#)

Sterbeort: Linz, OÖ
 Land: Österreich
 Religionsbekenntnis: Röm. - Kath.
 Berufsbezeichnung: Architekt
 Familiäres Umfeld: Vater: Lambert Popp, Kaufmann (1850-1921)
 Mutter: Aloisia, geb. Brenner (1855-1931)
 Ehe (1915) mit Margarete Samper
 Bruder: Franz Josef (Frank) (1886-1954)
 Bürogemeinschaft: 1928-1936 Bürogemeinschaft mit Peter Behrens

Ausbildung, Studienreisen, internationale Aufenthalte

1911 Abschluss Staatsgewerbeschule Wien, Baufach und Baumeisterprüfung
 1921-1924 Architekturstudium a.d. Akademie d. bild. Künste Wien bei Leopold Bauer und in Meisterschule Peter Behrens (Abschluss 1924)

[top](#)

Beruflicher Werdegang, Lehrtätigkeit

1911 Eintritt in das Baudepartement der 1. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. (DDSG)
 1912 „Einjährigen-Jahr“ i. österr. Heer
 1914-1919 Kriegsdienst, ab 1916 militär. Verpflichtung als Oberleutnant
 1920-1924 Bauoberkommissär der DDSG
 1924-1936 Assistent von Peter Behrens (Lehr- u. Verwaltungstätigkeit) an der Akademie der bildenden Künste, daneben freischaffender Architekt
 1928-1936 Bürogemeinschaft mit Peter Behrens
 1930 Ernennung zum a.o. Professor an Akademie
 1936 Lehrauftrag für Perspektive
 1938-1941 ab 12.3.1938 Mitglied d. kommissar. Leitung der Akademie gemeinsam mit Prof. Ferdinand Andri und Prof. Wilhelm Dachauer
 1938-1945 Leitung einer Meisterschule für Architektur
 1938-1943 Supplierung der Meisterschule Holzmeister
 1940 ordentl. Professor
 1941 Rektor der Akademie d. bild. Künste, Wien
 21.06.1945 Enthebung aller Ämter
 1947 Aufhebung der Entlassung als Rektor und Professor, Versetzung in den Ruhestand

[top](#)

Auszeichnungen und Ämter

o.J. Reserve-Oberleutnant d. Pionierbataillon Nr.2, mehrfach ausgezeichnet

[top](#)

Mitgliedschaften

ab 1924 Zentralvereinigung d. Architekten Österreichs (o.J. Vize-Präsident)
 1931-1939 Wiener Secession (1931-1939 Präsident)
 ab 1934 Vaterländische Front
 ab 1935 NSDAP
 ab 1941 Gesellschaft der bildenden Künstler Wien

[top](#)

Vita

[top](#)

Alexander Popp und sein Zwillingbruder Lambert waren die jüngsten Kinder des Ehepaares Lambert und Aloisia Popp und wurden 1891 in St.Leonhard am Forst, NÖ geboren, wo die Eltern ein Kaufmannsgeschäft betrieben. Später übersiedelte die Familie jedoch nach Wien. Die Eltern waren bestrebt, den Kindern eine gute, ihrer Begabung entsprechende Ausbildung zu ermöglichen. So studierte der technisch begabte, ältere Bruder Franz Josef (genannt Frank, 1886-1954) an der Techn. Hochschule Brünn Maschinenbau und Elektrotechnik. Er war sodann im Ersten Weltkrieg bei den Flugzeugwerken Wr.Neustadt beschäftigt und ging anschließend nach München, wo er 1917 die BMW-Werke mitbegründete (Gründungsdaten Juli u. 5.Oktober 1917). Alexander Popp besuchte in Wien die Staatsgewerbeschule, Richtung Baufach. Nach Abschluss der Studien und Ablegung der Baumeisterprüfung wurde er von dem Leiter der Baudirektion der 1.Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), Othmar Leixner, ins Baudepartement der Gesellschaft geholt. Viel Zeit, in seiner neuen Stellung Baupraxis zu erwerben, blieb Alexander Popp nicht, denn bereits ein Jahr später trat er sein „Einjährigen-Jahr“ im Heer an und im Jahr darauf brach der Weltkrieg aus. Nach Einsätzen an der russischen und italienischen Front wurde er zum Oberleutnant befördert und blieb bis über das Kriegsende hinaus in militärischer Verpflichtung.

Ab 1920 war Popp dann wieder bei der DDSG tätig. Als Bauoberkommissär umfasste sein Aufgabenbereich den Entwurf und die Bauüberwachung von Stations- und Magazinbauten entlang der Donaustrecke (von Obermühl, NÖ bis Dunaföldvár, H), von Werkstättengebäuden, eines Lagerhauses etc. Zentren der Bautätigkeit waren die gesellschaftseigenen Werften, neben Magazin- und Hallenbauten entstanden in Korneuburg eine Arbeiterkolonie, in Obuda, ein Direktionsgebäude und ebenfalls Arbeiterwohnhäuser und in Fünfkirchen / Pecs wurde auch eine Bergarbeiter-Siedlung errichtet, da sich hier der Kohlenbergbau der DDSG befand. Popp war in wenigen Jahren die Abwicklung eines großen Bauvolumens anvertraut worden und er konnte dabei wichtige praktische Erfahrungen sammeln. Zusätzlich hatte der ehrgeizige junge Baumeister aber auch das Architekturstudium an der Akademie der bildenden Künste aufgenommen und begonnen, sich an größeren Wettbewerben zu beteiligen. Er war dabei mit einem 3.Platz für die Neugestaltung des Linzer Bahnhofes und einem 2. für den Krematoriumsneubau in Wien durchaus erfolgreich. Als Peter Behrens nach Wien berufen wurde, trat Popp in dessen Meisterschule ein. Behrens' Ruf gründete sich primär auf sein Renommée als Architekt der Turbinenhalle des AEG-Konzerns in Berlin und der deutschen Botschaft in St.Petersburg, obwohl er sich den unterschiedlichsten Bauaufgaben, stilistisch äußerst vielseitig, gewidmet hatte. Nach Abschluss des Studiums bot Behrens Popp die Assistentenstelle in seiner Meisterschule an. Dieser nahm an und beendete seine Tätigkeit bei der DDSG.

Über die Lehr- und Verwaltungstätigkeit an der Akademie hinaus begann Alexander Popp nun auch als freischaffender Architekt zu arbeiten, manchmal gemeinsam mit Peter Behrens. Eine Möglichkeit, sich als junger Architekt einen Namen zu machen, bot die Teilnahme an Wettbewerben. Auch Popp ergriff diese Gelegenheit und errang dabei etliche Achtungserfolge, auch international, doch kein Entwurf wurde realisiert. Die konkreten Bauaufträge in den ersten Jahren waren nicht sehr umfangreich: ein Hotelumbau, der Ausbau des Familienhauses in St.Leonhard am Forst, wo er auch ein Kriegerdenkmal errichtete, eine Villa in Gmunden und ein Einfamilienhaus in Wien-Gerstthof. Den einzigen größeren Auftrag erhielt er von der DDSG für deren Repräsentanzgebäude in Belgrad. Über Peter Behrens gelang es Popp dann, am Wohnbauprogramm der Gemeinde Wien mitzuarbeiten und einige größere Objekte zu errichten, daneben nahm er auch weiterhin private Bauaufträge wahr.

Alexander Popp, der für Verwandte seiner Mutter einen Hausumbau in Linz

durchgeführt hatte, konnte sich auch in der oberösterreichischen Landeshauptstadt als Architekt etablieren. Dort hatte man ambitionierte Pläne zur Neugestaltung in Stadtplanung und Städtebau, um sich als Stadt an der Donau spezifischer zu profilieren. Auch Popp beteiligte sich mit einem Entwurf an der baulichen Erschließung des linken Donauufers und an anderen Wettbewerben für die Neugestaltung der Stadt. Ab 1928 arbeitete Popp auch privat mit Behrens zusammen, da ihm dieser neben der Arbeit an der Akademie die Partnerschaft in seinem Architekturbüro angeboten hatte. Das Ansehen von Behrens war sicher dafür ausschlaggebend, dass die neue Bürogemeinschaft den Auftrag der Österreichischen Tabakregie für die Erweiterung und den grundlegenden Umbau ihrer Fabrik in Linz erhielt. Neben diesem großen, in einzelnen Etappen durchgeführten Bauobjekt verfassten sie gemeinsam noch ein weiteres anspruchsvolles Projekt für Linz, die Planung der Christkönig-Friedenskirche.

1930 wurde Popp zum a.o. Professor an der Akademie der bildenden Künste ernannt. Bei den nächsten in Wien ausgeschriebenen Wettbewerben, an denen er teilnahm, konnte er an den Erfolg, der ihm der Bau des Tabakregie gebracht hatte, nicht anschließen. Denn sowohl die Konkurrenz für den Bau der Reichsbrücke, der Ignaz-Seipel-Gedächtniskirche, wie für das Funkhaus in der Argentinierstraße konnte Clemens Holzmeister für sich entscheiden. Auch andere von ihm zu dieser Zeit verfassten Entwürfe und Studien blieben unberücksichtigt. Außerdem hatte Behrens, der 1936 nach Berlin zurückkehrte, nicht ihn, seinen Assistenten, sondern Clemens Holzmeister als interimistischen Leiter der Meisterschule vorgeschlagen. Popp musste sich mit einem Lehrauftrag für Perspektive bescheiden und war daneben in Linz tätig.

Popp war Präsident der Secession und Vizepräsident der Zentralvereinigung der Architekten, er war Mitglied der Vaterländischen Front und – einem national gesinnten Elternhaus entstammend – 1935 der NSDAP beigetreten. Nach dem politischen Umsturz im März 1938 wurde er zum Mitglied der kommissarischen Leitung der Akademie (mit den Professoren Ferdinand Andri und Wilhelm Dachauer) bestellt und Leiter einer Meisterschule. 1940 wurde er o. Professor, ein Jahr später Rektor der Akademie. Neben seiner Karriere an der Akademie nahmen auch seine Aufgaben als Architekt eine neue Größenordnung an. Zahlreiche Architekturprojekte in Wien wurden ventiliert: ein Kreishaus am Ballhausplatz, Entwürfe für ein Messe- und Ausstellungsgelände im Prater, die bauliche Erweiterung des Burgtheaters u.a.m. Sie wurden aber ebenso wenig verwirklicht wie seine Vorlagen für Autobahn-Tank- und Raststellen zwischen Wien und Salzburg.

Alexander Popp hatte sich durch seine Tätigkeit bei der DDSG und in erster Linie durch den Bau der Linzer Tabakfabrik vor allem einen Ruf als Industriearchitekt erworben, trotz seiner Versuche, sich auch anderweitig zu profilieren. Da die neue politische Führung in der Aufrüstung ein vorrangiges Ziel sah, avancierte er zum Chefarchitekten ihrer Industrieprojekte und es wurden ihm architektonische Aufgaben größeren Ausmaßes im Rahmen der „Reichswerke Hermann Göring“ übertragen. Er plante bis März 1945 Hallenbauten in Linz für die „Eisenwerke Oberdonau“ (heute VÖEST-Alpine Montan AG) sowie für Donawitz, Eisenerz, Zeltweg und Judenburg, für die Enzesfelder Metallwerke und die Böhler AG in St.Aegyd, sowie umfangreiche Bauten für die Oberschlesische Berg- und Hüttengesellschaft.

Nach Kriegsende wurde Alexander Popp aller seiner Ämter enthoben. Bereits seit den letzten beiden Kriegsjahren krank, zog er sich nach Linz, der Stätte seiner größten Erfolge, zurück. Im September 1947 wurde seine Entlassung aufgehoben und er in den dauernden Ruhestand versetzt. Zwei Monate später starb er mit 56 Jahren. Er wurde in St.Leonhard am Forst im Familiengrab beerdigt.

Stellenwert

Alexander Popp erwies sich bereits in der Staatsgewerbeschule als begabter Student, dessen Entwürfe in die Publikationen der Schule Aufnahme fanden. Von seinen Bauten für die DDSG, der Großteil waren einfache, funktionelle Hallen- und Magazinbauten und Arbeitersiedlungen, gibt nur das Repräsentanzgebäude in Belgrad (1926 erbaut) eine Vorstellung von seinen architektonischen Ideen. Hauptaugenmerk dieses Gebäudes ist ein hochaufragender, expressiv gestalteter Eckbaukörper mit dem Haupteingang. In ähnlicher expressionistischer Formensprache war bereits der Wettbewerbsentwurf für die Umgestaltung des Linzer Bahnhofs gehalten (1922), bei dem mit kantigen, spitz zulaufenden Formen die Ecken betont und für die Zugänge hohe dreieckige Ausschnitte vorgesehen waren. Die Vorliebe für eine ausdrucksstarke Eckbetonung behielt Popp noch bei seinen späteren Bauten für die Gemeinde Wien bei (1929 Wien 11, Rinnböckstraße 21, 1930 Wien 14, Penzingerstraße 138-140), bei deren Formgebung nun aber strenger und sachlicher geworden war. Den Hang zur Monumentalisierung, der sich dabei zeigte, hatte Popp mit seinem Lehrer Behrens gemein oder von ihm übernommen. Dieser drückte sich auch bei der Gestaltung von Baumassen aus, wie dem rhythmischen Ablauf der wichtig, vorspringenden Treppenhäuser beim „Albert Sever-Hof“ (Wien 16, Maroltingergasse 56-58, 1930) und kam damit dem Wunsch nach Repräsentation entgegen.

Seine herausragendsten Arbeiten schuf Alexander Popp gemeinsam mit Peter Behrens in Linz. In erster Linie die Tabakfabrik, deren Bau „zu einer der reifsten Leistungen der Industriearchitektur“ (Lackner, Aust.Kat. 1991) zählt. Innerhalb der Linzer Tabakfabrik ist das bekannteste und zugleich beherrschendste Objekt die 227 Meter lange Zigarettenfabrik. Konstruktive und funktionale Bedingungen waren – ebenso wie für die anderen Gebäude – ausschlaggebend für die architektonische Gestaltung des Bauwerkes. Es wurde als Skelettbau errichtet, der eine geschoßweise angebrachte Hohlziegelummauerung erhielt, die für die entsprechende Isolierung sorgen sollte. Für die gleichmäßige Beleuchtung der Arbeitssäle brachten durchlaufende Fensterbänder die besten Voraussetzungen, sie wurden plan in der Außenmauer gesetzt. Die Bauflucht des Gebäudes wurde dem Straßenverlauf angepasst und geht von der Geraden in eine Kurve über. Diese Fassade projiziert sowohl den geschoßweise organisierten Arbeitsprozess nach außen, wie ihr Schwung auch die Dynamik des Fließbandsystems transponiert. Im Bericht zu ihrem Bau erklärten die Architekten: „Das Antlitz dieses Bauwerkes sagt jedermann was es ist – ein Fabriksbau. So wie sich im Inneren Geschoß über Geschoß, Arbeitssaal über Arbeitssaal reiht, so gibt auch das Äußere diesen horizontalen Rhythmus wieder, der nur dort unterbrochen wird, wo die Stiegenhäuser und Aufzüge mit ihren Längsfenstern die vertikale Bewegung zum Ausdruck bringen.“ (profil 1933/5). Der Bau entsprach modernsten Kriterien in der Umsetzung von Rationalität und Funktionalität. Markenzeichen der Modernität waren glatte, horizontal gegliederten Fassaden, aber auch die dynamisch bewegte Baumasse. Man orientierte sich an den Symbolen der neuen Zeit, u.a. an großen Ozeandampfern, die als „Schiffbau-Motiv“ wie hier Eingang in die Architektur fanden. Bei der Zuschreibung der Entwürfe wurde in allen Publikationen immer auf die gemeinsame Autorenenschaft von Behrens und Popp hingewiesen. Bisher war der prominente Architekt Behrens bei keinem anderen Bau so konsequent den Anforderungen des „Neuen Bauens“ gefolgt wie hier. Vermutlich entsprangen einige Ideen den Anregungen Alexander Popp, der sich in seiner Zeit bei der DDSG auch mit den Entwürfen für Donau-Dampfer beschäftigt hatte.

Von künstlerischer Bedeutung ist auch das nicht verwirklichte Projekt der beiden Architekten für die Friedenskirche in Linz-Urfahr. Geplant war ein

[top](#)

turmloser Bau aus zwei kubischen Baukörpern. Einer war für das gewaltige Kirchenschiff vorgesehen, im anschließenden, jedoch etwas aus der Achse verschobenen, hochrechteckigen Aufbau sollten sowohl die Apsis als auch das Glockengeläute integriert werden. Die zur Straße gerichtete plane Rückfront sollte wie eine Gesetzestafel in hohen Lettern Zitate aus dem Alten Testament tragen (Isaias 9, 6).

Ab 1938 war Alexander Popp fast ausschließlich als Industriearchitekt beschäftigt. Die Bauten, die er entwarf, waren reine Industrie-Zweckbauten, Hallenbauten aus Stahl oder Stahlbeton konstruiert, die entweder mit Klinkeraus- oder -vormauerung versehen wurden. Meist weisen diese Hallen mit in regelmäßigen Abständen über die Flachdächer ragenden Lichtbändern eine charakteristische Verglasung in der Trägerzone auf (Eisenerz, Münichtal, Hauptwerkstätte auf dem Hochofengelände, Stmk.). Obwohl diese Bauten eine von der Technik bestimmte Funktionalität dominiert, besitzen sie Monumentalität, die „zum Teil aus ihrer Dimension und aus der Ästhetik, also den Proportionen und Teilungen, die aus den konstruktiven Gegebenheiten entwickelt wurden“ (Achleitner), entstanden war.

Alexander Popp hatte wenig Gelegenheit, sein Talent und seine Erfahrungen zu entfalten und als Architekt mit weit gefächertem Spektrum Karriere zu machen. Zu lange stand er im Schatten seines bekannten Lehrers Peter Behrens. Die wenigen Möglichkeiten zur Profilierung, die die dreißiger Jahre boten, erhielt vor allem sein einflussreicher Kollege Clemens Holzmeister. Auch unter der neuen politischen Führung, von der er sich so viel erhoffte, schlugen seine Versuche, Projektentwürfe für verschiedenste architektonische Aufgaben zu verwirklichen, fehl. Man war an ihm und seinen Kenntnissen ausschließlich als Industriearchitekt für das Rüstungswesen interessiert. Eine Fortsetzung seiner Karriere nach dem Zweiten Weltkrieg blieb ihm – im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen – verwehrt.

Werke

[top](#)

WOHN-/GESCHÄFTSBAUTEN:

- 1911-1924 für DDSG: Arbeiterkolonie mit 50 Wohnungen in Korneuburg, NÖ; Arbeiterkolonie mit 100 Wohnungen in Obuda, H; Arbeiterhäuser u. Beamtenwohnungen in Pecs (Fünfkirchen), H
- 1925 Umbau Hotel Hungaria, Wien
- 1926 Umbau des Familienhauses und Kriegerdenkmal, St.Leonhard a.Forst, NÖ
- 1927 Aufstockung Haus Dr. Brenner, Linz, Bismarckstraße 5, OÖ
- 1927 Haus Kolb, Wien 18, Bastiengasse 48 / Eckpergasse
- 1928-1929 WHA d. Gem.Wien, Wien 11, Rinnböckstraße 21
- 1928 Haus Dr. Holzinger, Gmunden, Franz Keim-Straße 13, OÖ (Aufstockung 1935)
- 1929 Wohnhaus und Sanatorium Dr. Riedl, Portoroz, HR
- 1930 Mitarbeit an Stadtgestaltung Berlin, Alexanderplatz, D (mit Peter Behrens)
- 1930-1932 Wohn- und Geschäftshaus Fa. Berghofer, Wien 15, Ullmannstraße 34 (verändert)
- 1930-1931 WHA d. Gem.Wien „Albert Sever-Hof“, Wien 16, Maroltingergasse 56-58 / Lorenz Mandl-Gasse 27-29 / Wiesberggasse 17
- 1930-1931 WHA d. Gem.Wien, Wien 14, Penzingerstraße 138-140 / Weinzierlgasse 1-7 / Onno Klopp-Gasse 13-17 (früher Wien 13)
- um 1935 Oberleitung beim Bau der Wüstenrot-Siedlung am Bierhäuselberg, Wien 14 (Adr. unbek.)

- 1937 Ferienhaus am Marmarameer
- ÖFFENTLICHE BAUTEN:
- 1911-1924 DDSG – Stations- u. Magazinbauten entlang der Donau, Direktionsgebäude in Obuda, H
- 1926 Repräsentanzgebäude der DDSG in Beograd / Belgrad, Serbien um 1926 Lloyd-Gebäude, Zagreb, HR
- 1932-1934 Friedenskirche Linz-Urfahr, Freistädter Strasse 30, OÖ (mit Peter Behrens, ab 1934 Mitarbeit H. Feichtlbauer, verändert erbaut)
- 1936 Pionierdenkmal Linz, Untere Donaulände Linz (mit Bildhauer Wilhelm Frass, 1963 auf Hochwasserschutzdamm versetzt) um 1936 St.Engelbert-Bildstock, Wien 19, Höhenstraße (mit Bildhauer Rudolf Schmidt)
- 1937-1939 Ärztehaus, Linz, Dinghoferstraße 4, OÖ
- 1939 Umgestaltung Akademietheater, Wien 3, Lothringerstraße 18 (mit W.Wojtek)
- 1940 Autobahnbrücken in Eberstalzell a.d. Pielach u. Erlauf, NÖ o.J. Autobahntankstellen Gmunden-West u. Linz-Oed, OÖ (nicht erhalten)
- INDUSTRIE-/GEWERBEBAUTEN:
- 1929-1935 Austria Tabakwerke AG, Untere Donaulände 74, Linz, OÖ (mit Peter Behrens)
- 1939-1944 Hallenbauten für Vereinigte Österr. Eisen- und Stahlwerke – VOEST-Alpine AG (ehem. Reichswerke Hermann Göring), Linz, OÖ
- 1938-1940 Erweiterung d. Enzesfelder Metallwerke AG (mit Hanns Miedel, heute Enzesfelder Caro-Metallwerke GmbH), NÖ
- INNENRAUMGESTALTUNG/DESIGN:
- 1924-1929 Werbung für die Odol-Companie
Pavillon-Ausgestaltungen, Wohnungseinrichtungen und Möbelentwürfe
- NICHT REALISIERTE PROJEKTE:
- 1921 Feuerbestattungshalle Zentralfriedhof, Wien 11 (Wettbewerb, ein 2.Preis „Senkrecht“)
- 1922 Bahnhof Linz (Wettbewerb, 3.Preis)
- 1925 Verbauung der linken Rheinbrückenrampe in Köln (Wettbewerb mit Hans Döllgast)
- 1925 Verbauung des Schmerlingplatzes in Wien (Wettbewerb, 2.Ehrenpreis)
- 1926 Entwurf für einen Getreidespeicher am Wr.Donauhafen, Wien, Praterkai
- 1929 Schulanlage für Linz, OÖ (Wettbewerb)
- 1929 Entwurf für Terrassen Sonnenbad am Schafberg, Wien 18
- 1929 Verbauungsstudie Abschluss d. Mariahilferstraße beim Techn. Museum, Wien 15
- 1929 Stadtplanung Linz-Urfahr
- 1929 Verbauung der Karmelitergründe in Linz, Landstraße 35, OÖ
- 1929 Kolumbusgrab und Leuchtturm Santo Domingo
- 1930 Plan einer Stadtregulierung für Stockholm, S
- 1932 Entwurf für die Stadtregulierung in Bern, CH
- 1932 Entwurf für die Verbauung der Arenberggründe in Salzburg (mit Peter Behrens, Wettbewerb, 3.Preis)
- 1933 Aufschliebung des Kahlenberges in Wien (Wettbewerb mit Peter Behrens)
- 1933 Reichsbrücke Wien (Wettbewerb mit Peter Behrens, angekauft)
- 1933 Ignaz Seipel-Gedächtniskirche, Wien (Wettbewerb)
- 1935 Funkhaus Wien 4, Argentinierstraße (beschränkter Wettbewerb)

- mit Peter Behrens)
- 1936 Kaiser Franz Joseph-Denkmal (Ideenwettbewerb mit Bildhauer Wilhelm Fraß, zum Ankauf bestimmt)
- 1938 Entwurf für ein „Kreishaus“ am Minoriten- und Ballhausplatz in Wien 1
- 1938 Ausstellungs- und Messegelände im Wr.Prater (Wettbewerb mit Hermann Kutschera u. Anton Ubl)
- 1938 Jugendherberge am Faakersee, Ktn. (Wettbewerb)
- 1939 Erweiterungsprojekt für das Burgtheater, Wien
- 1939 Entwurf für die Gruft des Prinzen Eugen von Savoyen im Stephansdom, Wien
- 1940 Autobahn-Raststätte Melk-Pöchlarn, NÖ (Wettbewerb)
- 1940 Entwurf Reichsarchiv, Wien 1, Ballhausplatz
- 1941 Projekt für die Neugestaltung des Akademietheaters in Wien
- o.J. Landhaus in Gresten
Landhaus des Malers Sergius Pauser in Waidhofen/Ybbs, NÖ
Einfamilienhaus in Mauer bei Wien
Knappensiedlung in Hallein, Sbg.
Ortsregulierung in Vorau, Stmk.
Verbauungsstudie Wien 10, Ettenreich- und Hardtmuthgasse, Wiererstraße
Siedlung an der Alten Donau, Wien 21
Regulierung des Potsdamer Platzes in Berlin
Teilverbauung mit Badeanlage in Split
Kongreß-, Sport- und Ausstellungshalle in Hamburg

Primärquellen

[top](#)

PUBLIKATIONEN:

- A. Popp: Die Friedenskirche Linz-Urfahr. In: Kirchenkunst. Österr. Zeitschrift f. Pflege rel. Kunst 4.1932, H.1, S.111ff
- A. Popp: Das Denkmal im Stadtbild. In: profil, 3.1935, H.3, S.122ff
- A. Popp / P. Behrens: Die neue Zigarettenfabrik der österr. Tabakregie i. Linz a.d. Donau. In: profil 1933, H.5, S.158ff, Abb.349ff
- A. Popp: Die neue Fabrikanlage d. österr. Tabakregie i. Linz a.d. Donau. In: profil 4.1936, H.2, S.56ff

VORTRÄGE:

- A. Popp: Lichtbildvortrag „Deutsche Baugesinnung“ 1937 gehalten im ÖIAV

NACHLÄSSE UND ARCHIVE:

Achleitner-Archiv; Archiv der ABK; WStLA

Sekundärquellen

[top](#)

LITERATUR:

- Anonym: Zu den Arbeiten Alexander Poppers. In: Österr. Bau- und Werkkunst 4.1927/28, S.61ff
- Anonym: Neue Arbeiten v. Alexander Popp. In: Österr. Bau- und Werkkunst 5.1928/29, S.115f
- Anonym: Städtebauliche Projekte u. Studien v. Alexander Popp. In: Österr. Bau- und Werkkunst 6.1929/30, S.113ff
- Anonym: Peter Behrens – Alexander Popp. In Österr. Bau- und Werkkunst 6.1929/30, S.273ff
- Anonym: Der Architekt Prof. Alexander Popp. In: Österr. Kunst 3.1932, H.XI, S.15ff
- W. Aichelburg: Das Wr. Künstlerhaus 1861-2001. Wien 2003
- A. Castelliz: Einfache Bauwerke. Schülerarbeiten 4. Jg. Baufachschule d. k.k.

Staatsgewerbeschule i.d. Jahren 1909-1911 ausgeführt. Wien 1912
 Das ungebaute Wien 1800-2000: Projekte für die Metropole. (Ausst.Kat.)
 Hrsg. Historisches Museum der Stadt Wien, Wien 1999
 M. Ermers: Staatl. Tabakfabrik in Linz. In: Bauwelt 24.1933, H.4,
 Kunstdruckbeil. S.7f
 Festschrift z. 50 Jahrfeier d.techn.gew.Bundes-Lehranst. Wien I. 1880-1930
 H. und R. Hautmann: Die Gemeindebauten des Roten Wien 1919-1934. Wien
 1980
 Kunst u. Diktatur. Architektur, Bildhauerei u. Malerei i. Österr., Deutschl. Ital.
 u. Sowjetunion. (Ausst.Kat.) Künstlerhaus Wien/Baden 1994
 H. Lackner: Zur Kontinuität der Architektur i. 20. Jh. P. Behrens – A. Popp –
 Artur Perotti – 3 Architekten-Generationen i. Lehrer-Schüler-Verhältnis. In:
 Seigner / Lunardi / Populorum: Im Reich der Kunst. Die Wr. Akademie d.
 bild. Kunst u. die faschistische Kunstpolitik. Wien 1990
 I. Meder: Offene Welten. Die Wiener Schule im Einfamilienhausbau 1910-
 1938. Diss. Stuttgart 2003
 I. Nierhaus: Adoration u. Selbstverherrlichung. Künstler. und kunstpolit.
 Schwerpunkte a. d. Akademie d. bild. Künste von den dreißigern bis Ende
 der vierziger Jahre. In: Seigner / Lunardi / Populorum: Im Reich der Kunst.
 Die Wr. Akademie d. bild. Kunst u. die faschistische Kunstpolitik. Wien 1990
 ÖKT Bd.XXXVI. J. Schmidt: Die kirchl. Kunstdenkmäler d. Stadt Linz., Wien
 1964
 ÖKT Bd. L. Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz. 2.Teil,
 Wien 1986
 ÖKT Bd. LV. Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz. 3.Teil,
 Horn 1999
 W. Schmied (Hrsg.): Geschichte d. bild. Kunst in Österreich, 20. Jh. Bd.6,
 München u.a. 2002
 Stadtmuseum Nordico (Hrsg.) H. Lackner: Architekt Alexander Popp (1891-
 1947). Linz 1991
 M.. Wehdorn: Die Bautechnik der Wiener Ringstraße. In: Die Wiener
 Ringstraße. Bild einer Epoche. Bd.11, Wiesbaden 1979.
 W. Wagner: Die Geschichte der Akademie der Bildenden Künste in Wien.
 Wien 1967
 H. Weihsmann: Bauen unterm Hakenkreuz. Wien 1998
 H. Weihsmann: Das rote Wien, Wien 1985

HINWEISE AUF WERKE:

Österreichische Bau- u. Werkkunst
 8.1932, S.125 (WHA d. Gem.Wien 16, Maroltingergasse 56-58), S.126 (WHA
 d. Gem.Wien 14, Penzinger Straße 138-140)

Österreichische Kunst

9.1938, H.4, S.20 (Entwurf f. Regierungsgebäude in Eisenstadt) / S.21
 (Wettbewerb f. Ausstellungs- und Messegelände i. Prater) / S.22
 (Zigarettenfabrik Linz) / S.23 (unteres Bild: Verandaanbau beim
 Familienhaus i. St.Leonhard a. Forst)

NACHSCHLAGEWERKE:

Achl. I; Achl. III/1; Achl. III/2
 Dehio 3; Dehio NÖ/Süd M-Z
 Arch. Wien
 F. Planer: Das Jahrbuch der Wiener Gesellschaft 1929. Wien 1929

LEXIKA:

ThB; Vollmer; Weihsmann 05

Ausstellungen

1991 Architekt Alexander Popp (1891-1947) Stadtmuseum Norico,

Linz 1991 (Katalog Nr.57)

Persönliche Mitteilungen

Familien Popp u. Machacek, Schwiegertochter+ und Enkelinnen von
 Alexander Popp, im Jahr 2004.

[top](#)

Anmerkungen

Weihsmann 05 irrt, der Entwurf für ein Terrassenbad am Schafberg v. A.
 Popp wurde nie verwirklicht.
 Eingegeben von: Jutta Brandstetter
 Eingegeben am: 01.07.2007
 Zuletzt geändert: 03.06.2008

[top](#)

[A](#) | [B](#) | [C](#) | [D](#) | [E](#) | [F](#) | [G](#) | [H](#) | [I](#) | [J](#) | [K](#) | [L](#) | [M](#) | [N](#) | [O](#) | [P](#) | [Q](#) | [R](#) | [S](#) | [T](#) | [U](#) | [V](#) | [W](#) | [Z](#)

© Architekturzentrum Wien
 Mit freundlicher Unterstützung des FWF
 Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung

[top](#)

4. JAHRGANG HEFT 3

*Herrn u. Frau Hubert Schmitt
in Flensburg
Hutschierkegung
Herr. Popp*

DIE

MONATSSCHRIFT

BAU

FÜR ALLE GEBIETE

UND

DER ARCHITEKTUR

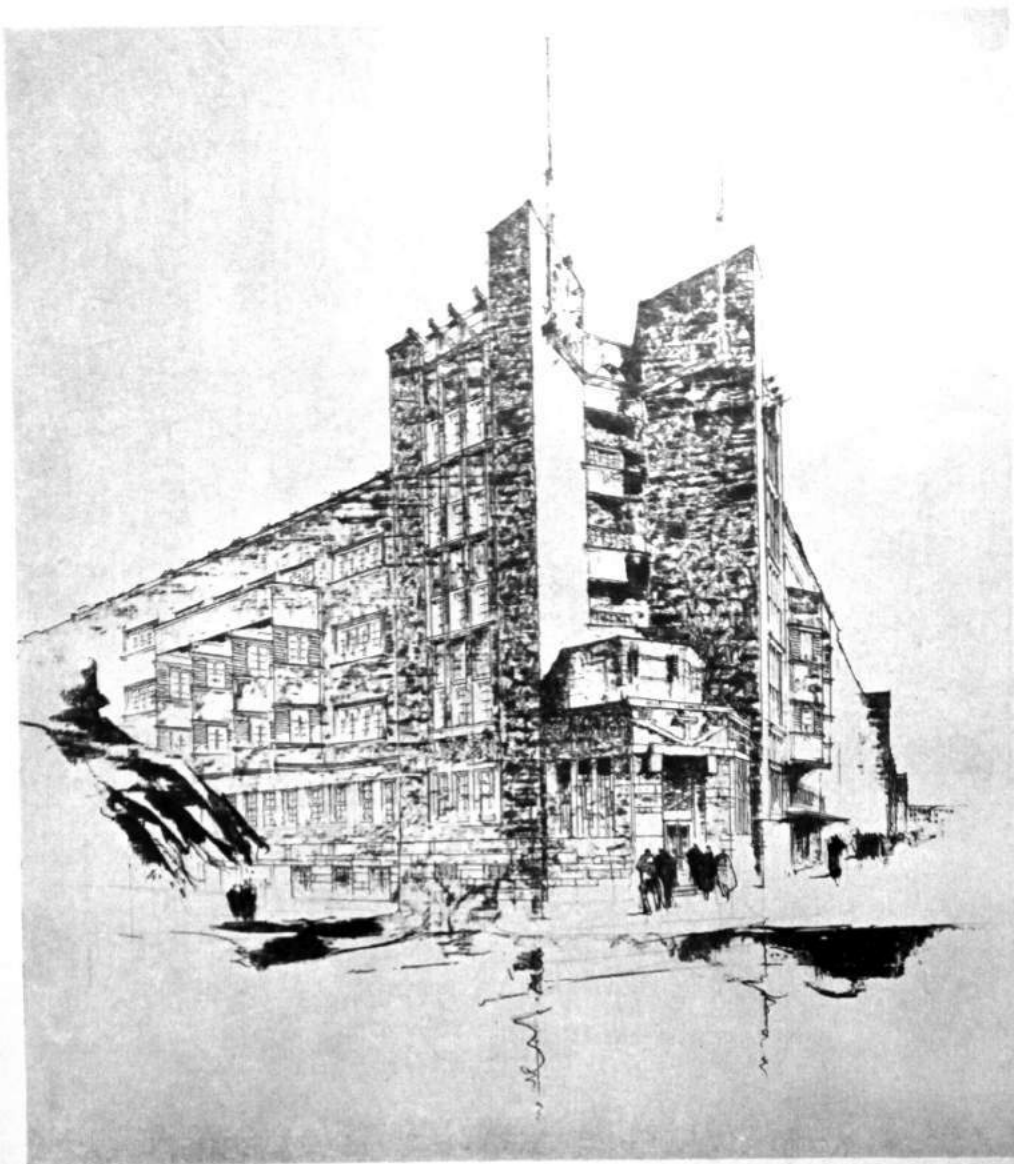
WERK

UND ANGEWANDTEN KUNST

KUNST

KRYSTALL-VERLAG WIEN
R. PIPER & CO VERLAG
MÜNCHEN

DEZEMBER 1927



ALEXANDER POPP: ENTWURF ZUM REPRÄSENTANZGEBÄUDE
DER ERSTEN DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT, BELGRAD

ZU DEN ARBEITEN ALEXANDER POPPS

Alexander Popp ist wohl einer der wenigen unter den jüngeren Architekten Österreichs, denen es trotz der Mißgunst der Verhältnisse der Nachkriegszeit gelungen war, sich durchzusetzen. Er ist im Jahre 1891 zu St. Leonhard in Niederösterreich geboren. Gleich nach Vollendung seiner Studien zog ihn sein Lehrer Professor Otmar Leixner zum Baudienst bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft heran. Popp schuf sich dort bald größere Selbstän-

digkeit und so konnte er am Laufe der Donau von Regensburg bis Sulina und unter den verschiedensten klimatischen und nationalen Voraussetzungen sich an Stationsbauten und Werftanlagen, an Arbeiter- und Beamten-siedlungen, sowie an Bergwerksbauten erproben. Nach Friedensschluß vollendete er seine Studien an der Meisterschule der Akademie der bildenden Künste unter Professor Peter Behrens. Unterdes hatten sich die früher

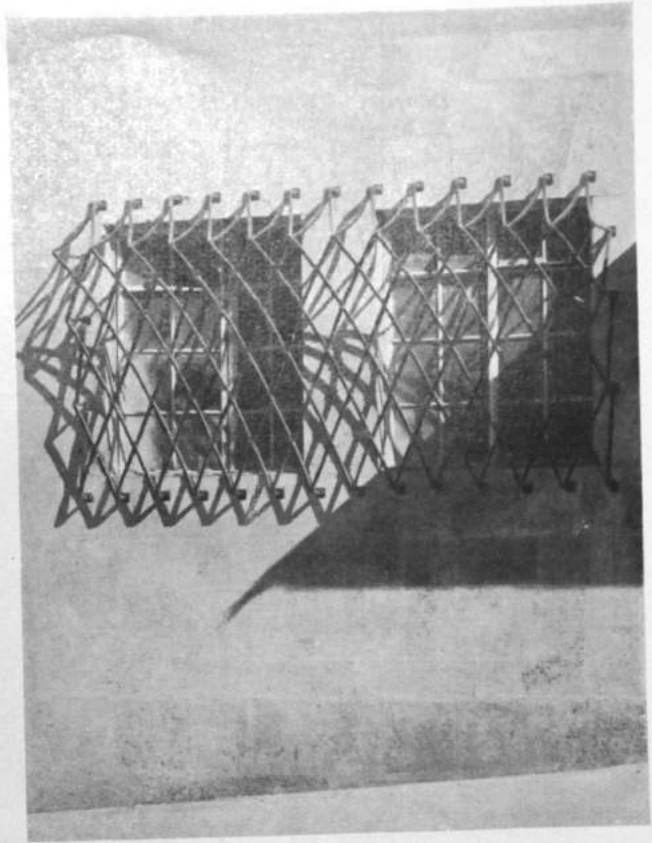


ALEXANDER POPP: HOF DES REPRÄSENTANZGEBÄUDES
DER ERSTEN DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT, BELGRAD

zahlreichen und bedeutenden Bauaufgaben der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft immer mehr erschöpft und so nahm Architekt Popp die Berufung seines letzten Lehrers, Professor Behrens, als dessen Assistent an der Meisterschule der Akademie an. Heute noch immer mit dieser sehr verantwortungsvollen Stelle bekleidet, hat Architekt Popp doch immer wieder Gelegenheit gefunden, neben zahlreichen idealen und problematischen Projekten sich auch sehr umfangreich praktischen Bau-



ALEXANDER POPP: REPRÄSENTANZGEBÄUDE
DER I. D. D. S. G., BELGRAD
Muschelkalk. Schmiedeisen-Gitter: Ausf.: A. Schwarz, Wien



ALEXANDER POPP: REPRÄSENTANZGEBÄUDE
DER I. D. D. S. G., BELGRAD
GITTER ÜBER DEN GARAGEFENSTERN

aufgaben zu widmen oder sich an Wettbewerben zu beteiligen. Seinen bedeutendsten Erfolg errang er hier bei dem großen Wettbewerb der Stadt Köln für die Verbauung der linken Rheinbrückenrampe, wo es ihm gemeinsam mit seinem Mitarbeiter Architekten Döllgast gelungen war, sein Projekt als das einzige unter den zahlreichen aus Österreich eingekauften Arbeiten angekauft und unter der Menge von über zweihundert Arbeiten unmittelbar hinter den drei mit Preisen ausgezeichneten Projekten bewertet zu sehen. Architekt Pops letzte große Bauaufgabe, die zur Durchführung gelangte, ist das Repräsentationsgebäude der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Belgrad, das gleichzeitig Verwaltungs- und Wohnungszwecken zu dienen bestimmt ist. **AW**

Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Geschäftszahl .. 85.390 — 9/1925 ..	Vorzahl 71.197/9-1925 1b.	Genehmigungs-, Dringlichkeits- und Ver- schlußvermerk
Miterledigte Zahlen	Nachzahlen	
	Bezugszahlen	

Gegenstand: L e i x n e r O t t m a r, Zivilarchitektenbefugnis. Nachsicht der Fachstudien und Prüfung.	Frist	zu betreiben am <table border="1" style="width: 100%; height: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 33%;"></td><td style="width: 33%;"></td><td style="width: 33%;"></td></tr> </table> neue Frist <table border="1" style="width: 100%; height: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 33%;"></td><td style="width: 33%;"></td><td style="width: 33%;"></td></tr> </table>						

Zur Einsicht vor ~~Genehmigung~~, Abfertigung, Hinterlegung

Vor Hinterlegung:

Abteilung 9: zur Vormerkung.

14/7. Vormerkung!

*J.A. Kamin
29/vii.*

-7 JUL 1925

Geschäftszeichen .. 103 ..	Reing. Vergl. Begl. Best.
Grundzahl .. 71.197/9-25 ..	

Vom Wiener Magistrate als politischer Landesbehörde.

B.D. 790/ 25.

Architekt Othmar L e i x n e r,
IV. Wiedner Hauptstrasse 40;
Erteilung der Befugnis eines
Zivilarchitekten mit Nachsicht
der Prüfung.

5 Beilagen.

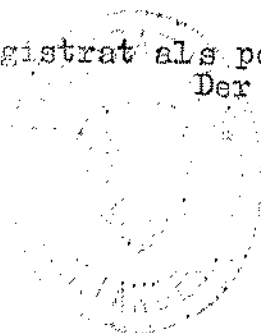
Wien, am 17. April 1925.

An das
Bundesministerium für Handel und Verkehr

in W i e n .

Vorliegendes Ansuchen des Architekten Othmar L e i x n e r
um Erteilung der Befugnis eines Zivilarchitekten unter Nachsicht
der Prüfung wird dem Bundesministerium für Handel und Verkehr
im Sinne der Bundesministerial-Verordnung vom 27. Dezember 1924,
B.G.B1.Nr. 21 ex 1925, mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt.

Vom Wiener Magistrat als politischer Landesbehörde:
Der Stadtbau-Direktor:



Fryd. Schmid

9

Bundesministerium für Handel und Verkehr
Eingang
21.4.1925 mit 5
19

Othmar L e i x n e r, bat über no. Aufforderung vom 13.V.1925,
Zl. 71.197/9 i. k. n. die zur Behandlung seines Ansuchens um die Nach-
sicht der Fachstudien und Prüfung, für die Erlangung der Befugnis
eines Zivilarchitekten gemäß Pkt. 14, Abs. 2 und 3 von 27. XII. 1924,
B. G. Bl. Nr. 21 ex 13.3 erforderlichen Unterlagen erbracht.

Geboren: 9. III. 1874.

Zuständig: Wien

Studien: Höhere Gewerbeschule, Ausbildung für das Bauwesen in Wien, i.
Reifezeugnis vom 4. VII. 1895. - Spezialschule für Architekten des k. u. k.
L. u. S. in der Akademie der Bildk. und Kunst, im Reifezeugnis vom
5. I. 1896.

Tätigkeit: seit der Jahre 1892 Leiter des Landepartiments der ersten
k. u. k. Baubehördungs-Abteilung.

Die von dem Gesuchsteller angeführten Beweismittel sind in angelegterem
Belegbogen nachweislich einzeln angeführt.

Zur Behandlung des Ansuchens um die Nachsicht der Fachstudien wäre
zunächst gemäß Pkt. 14, Abs. 2 der obgenannten Verordnung die Stellung-
nahme des Beirates einzuholen.

Der Beirat hat in seiner I. Sitzung vom 1. VII. 1925 die Erteilung
der Nachsicht von den Fachstudien gemäß Pkt. 14, Abs. 2 der Z. A. V. bean-
tragt und die Erteilung der Nachsicht von der Prüfung empfohlen.

Herrn

Othmar L e i x n e r

in

W i e n , IV.

Wiedner Hauptstraße 40.

Auf Ihr Ansuchen vom 2. III. 1925 wird Ihnen gemäß
Pkt. 14, Abs. 2 und 3 der Verordnung vom 27. XII. 1924,
B. G. Bl. Nr. 21 ex 1925 die Nachsicht von den im § 9,

./.

Leixner Othmar,
Zivilarchitektenbefugnis.
Nachsicht der Fachstudien und
Prüfung.

12.
Gelesen:
2. Mai 1925

Haus
1925

Der Magistrat in Wien legt das Ansuchen des Othmar L e i x -
n e r um Nachsicht der Fachstudien und Prüfung für die Erlangung
des Befugnis eines Zivilarchitekten gemäss Pkt. 14, Abs. 2 und 3
der Vdg. vom 27. XII. 1924, B.G.Bl. Nr. 21 ex 1925, vor.

Dem Ansuchen ist der Nachweis der fachlichen Vorbildung
nicht angeschlossen.

Herrn

Othmar L e i x n e r

in Wien, IV,

Wiedner Hauptstrasse 40

Sub - registriert 15 V. 25
Kommunikation
Verfahren
Hauptstrasse 40 MAI 1925

Sie werden eingeladen, Ihr an den Magistrat
Wien gerichtetes und zur Entscheidung anher vor-
gelegtes Ansuchen vom 2. III. 1925 um die Nach-
sicht der Fachstudien und Prüfung für die Er-
langung der Befugnis eines Zivilarchitekten ge-
mäss Pkt. 14, Abs. 2 und 3 der Vdg. vom 27. XII.
1924, B.G.Bl. Nr. 21 ex 1925, ^{noch} durch die Vorlage
des Nachweises über Ihre fachliche Vorbildung,
auf Grund dessen Sie zum Studium der Akademie
der bildenden Künste zugelassen wurden, zu er-
gänzen.

Die mitfolgenden Beilagen sind sodann wieder

Heiligt vom Wert 2. 7. 1914/1925

Wien, am 2. März 1925.



An die Landeeregierung für Niederösterreich
in Wien, und für Wien,

I., Rathaus.

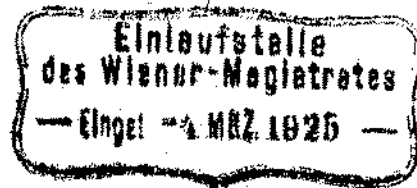
Der Unterzeichnete, geboren am 9. August 1874 in
Gleichenberg, zuständig nach Wien in Niederösterreich, bittet
behufs Erlangung der Befugnis eines Zivilarchitekten um die
Nachsicht der vorgeechnenen Prüfung und gestattet sich, über
seine 32jährige vielseitige Tätigkeit auf dem Gebiete der Bau-
kumet folgende Beilagen vorzulegen.

Olmar Leisner

Wien IV., Wiedner Haupt-
straße Nr 40.

Beilagen.

1. Heimbuch
2. Aka. Zeugn. bes.
3. Fremdbek. bes.
4. Bes. bes. nachw.



790
[Faint administrative stamp and handwritten notes]

aus: Helmut Weihsmann, In Wien erbaut, Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien, Promedia, 2005

anlässlich der 150-Jahr-Feier der TU Wien. Festival „steirischer herbst“ in Graz (1991). Einige permanente Installationen: Le cylindre sonore (1987) im Parc de la Villette (Paris). Galerie Aedes (1990) in Berlin. Ton-Raum-Installation (1991) im Schloss Buchberg (NÖ). IBM-Verwaltungsbüro (1992) II., Am Praterstern. Austria-Tabak-Forschungszentrum (1994) XVI., Hettenkofergasse 13. Ton-Raum-Oktaphon im MAK in Wien (1995). Ton-Höhe (1996) in der Salzburger Kollegienkirche. Raumquellen (1997) im Berliner Atrium. 1997 Einladung zu den Donaueschinger Musiktagen mit einer räumlichen Sound-Space-Installation. Multi-Media-Event Crossings (1998) Kunsthalle Wien. Lit.: Bernhard Leitner: The Architecture of Ludwig Wittgenstein (orig. Halifax 1974; Neuaufl. New York City 1975), Stuttgart 2001; Bernhard Leitner: Bernhard Leitner. Ton – Raum, Köln 1978; Bernhard Leitner: Positionen (Ausstellungskatalog), Berlin 1997; Bernhard Leitner: Sound – Space, Stuttgart 1998.

Othmar [Edler von] Leixner[-Grünberg]

Geb. 9. 4. 1874 (Bad) Gleichenberg (Stmk), gest. 13. 9. [11.?] 1927 Wien.

Nach Abschluss an der Staatsgewerbeschule in Wien (1892) besuchte er 1895-1899 die Wiener Akademie der bildenden Künste bei Prof. →Viktor Luntz. Assistent und Supplent. 1902-1917 o. Professor für Baustillehre, Perspektive, Freihandzeichnung und architektonische Formenlehre an der Staatsgewerbeschule. Konkurrenzentwurf für die Kudlich-Warte in Troppau (Mähren) (1901). 1901-1908 war er Honorarprofessor an der Akademie der bildenden Künste und an der Wiener Kunstakademie „Athenäum“ und gab Kurse in seinem Spezialfach Architektur-Charakteristik. Ab 1908 Mitglied des Ingenieur- und Architektenvereins. Studienreisen nach Italien, Frankreich, Griechenland, Kleinasien und Nordafrika. In den Ateliers von →Carl [Karl] König, Camillo Sitte und →Karl Seidl tätig. Danach wechselte er in das Baudepartement der n.ö. Statthalterei unter dem Chefplaner →Michael Ignaz Fellner. Beamtenhäuser der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr (OÖ), Duckartstraße 7; Bebauungsvorschläge und Gutachten (mit Mauriz Balzarek), die die Grundlage für den 1. Bauabschnitt der Arbeiterkolonie Ennsleiten der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft von →Eugen [Ritter von] G. B. Faßbender in Steyr (1917/18), Josef-Wokral-Straße 10-22 bildeten. 1917 trat er in den Dienst der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), zunächst als Supplent für bautechnisches Zeichnen, danach war er Chef der Bauabteilung des Unternehmens. Mit seiner Beförderung zum Baudirektor der DDSG im Jahr 1920 wurde er zum Hofrat ernannt. Bauplanungen für Hafenanlagen und Landstationen in allen Kronländern entlang der Donau. Abgesehen von einem frühen Zinshaus (um 1900) IV., Johann-Strauß-Gasse 33 ste-

hen seine Bauwerke entweder am Wiener Stadtrand oder außerhalb von Wien: Personalwohnhäuser in Wien-Siebenhirten und in Altenmarkt a. d. Triesting (NÖ); Wohnhaus in Altenmarkt bei Admont (Stmk) (1907). Beteiligung an Konkurrenzen für Korneuburg (NÖ), für einen großen Kirchenbau in Wien, für ein Denkmal in Troppau und für den Neubau der Postspar-kasse (1904/05) in Wien, den →Otto Wagner gewann. Leixner würdigte Wagner in mehreren Zeitschriften-artikeln, z.B.: „Otto Wagner als Künstler und Lehrer“ in „Der Baumeister“ (1/1903); „Otto Wagner – der Versuch einer künstlerischen Würdigung“ in „Zeitschrift der Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereinigung“ (1919). Publikationen: „Architektur-Charakteristik“ (1911); Lehrbuch „Baustillehre und Baugeschichte nebst einem Anhang über Städtebau, Denkmalpflege und Heimatschutz“ (Wien/Leipzig 1919); Lehrbuch „Der Stadtgrundriß und seine Entwicklung. Was uns der Stadtplan erzählt“ (1924); Architektur-führer durch das Donautal (1929). In seinen Beiträgen zur Kunst des Städtebaus schloss er nahtlos an die von Camillo Sitte vertretenen (konservativen) Thesen an. Lit.: Walter Wagner: Die Geschichte der Akademie der bildenden Künste in Wien, Wien 1967 (S. 409); Österreichisches biographisches Lexikon 1815-1950 (Hrsg.: Akademie der Wissenschaften) (Bd. 5), Graz/Köln/Weimar 1972 (S. 121); Felix Czeike: Historisches Lexikon Wien (Bd. 4), Wien 1995 (S. 20).

Egon [Ritter von] Leutzendorf [auch Leutzendorff]

Geb. 2. 11. 1872 St. Marein im Mürtal (Stmk), gest. 15. 10. 1940 Wien.

1885-1890 Besuch der Realschule in Graz, 1890-1892 Studium an der deutschen Realschule in Prag. Architekturstudium an der Hochschule der Deutschen Technischen Hochschule in Prag (Diplom 1900). Einer seiner ersten Aufträge war der Bau des evangelischen Kapellchens in Chýně (Böhmen). Ab 1900 in Wien ansässig; 1900-1904 im Baudepartement des Innenministeriums, danach als selbstständiger Architekt tätig. Ab 1908 Mitglied des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins in Wien. 1919-1924 Mitglied im Verwaltungsrat der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft. Werkauswahl: Umbau Schloss Tloskau bei Neveklau (Böhmen) (o.D.); Schloss Wossek bei Radomischl (Böhmen) (o.D.); Schloss Stup-pach in Gloggnitz (NÖ) (o.D.). Bekannt ist er vor allem als Werksarchitekt seines späteren Schwagers, des Unternehmers Richard Ritter von Schoeller, in Hirsch-wang a. d. Rax (NÖ), wo er neben dem beengten Werks-gelände eine Arbeiterkolonie der Holzstoff-, Karton- und Pappfabrik Schoeller & Co. mit einer kleinen Wohnsiedlung, Bahnhof, Schule, Kirche und Gemeinschaftsräumen schuf. Wohn- und Fabriksbauten in Mödling (NÖ) und Reichenau a. d. Rax (NÖ), so etwa