

DIPLOMARBEIT



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

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

Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Gerhard Stadler

E251/2

Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege
Abteilung Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Raphael Stocker

0926038

Wien, am 31. Oktober 2017

eigenhändige Unterschrift

Altlast oder Chance?

**Das industrielle Erbe Floridsdorfs am Beispiel der Landmaschinenfabrik
Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth**

Abstract

The working-class district Floridsdorf has undergone significant flux in recent decades in its' development of urban planning. Production facilities and factories, which used to characterise the historic townscape, had to make way for residential buildings, which is also true for the agricultural machinery factory "Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth". Today, the only remains of the original complex located near Shuttleworth Street are a water tower, which was constructed between 1903 and 1905 and is heritage-protected since 1996, and a storage facility which was originally built in 1913. The water reservoir tower, which was built in brick construction, was designed by the architects Franz Anderle and Wilhelm Schimitzek senior, the ferroconcrete- and stonework-based magazine originates from the architect Robert Dammer.

The agricultural machinery factory rose to a large-scale enterprise during the 20th century with nearly 3.000 workers in its heyday. During wartime, the factory was an armour producer and location for a work crew of the concentration camp Floridsdorf. In 1969, the economically weakened company fused with the „Trauzl-Werke“ and the terrain at Shuttleworth Street was sold. Current plans are suggesting further development of the structures including construction of new buildings located at the historic land plot of the agricultural machinery factory. History has shown that the conservation of historic industrial production plants only played a tangential role in the city's urban planning. Therefore, in current times of progressing digitalisation, the importance of the documentation of industrial heritage as a method of industrial archaeology must increase substantially.

Kurzfassung

Der Arbeiterbezirk Floridsdorf durchlebte in den letzten Jahrzehnten einen Wandel in seiner städtebaulichen Entwicklung. Fabrikanlagen, welche das historische Stadtbild prägten, mussten Wohnbauten weichen. Die Landmaschinenfabrik „Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth“ ist keine Ausnahme. Von der ursprünglichen Bebauung an der Shuttleworthstraße sind nur noch der zwischen 1903 und 1905 errichtete und seit 1996 denkmalgeschützte Wasserturm sowie ein Maschinenmagazin aus dem Jahr 1913 vorhanden. Entworfen haben den in Ziegelbauweise errichteten Wasserturm die Architekten Franz Anderle und Wilhelm Schmitzek senior. Das aus Stahlbeton und Mauerwerk bestehende Magazin hingegen plante der Architekt Robert Dammer.

Die Landmaschinenfabrik stieg im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem Großbetrieb mit knapp 3.000 Beschäftigten auf. In Kriegszeiten war die Fabrik Produzent von Rüstungsgütern und schließlich auch Standort eines Arbeitskommandos des Konzentrationslagers Floridsdorf. Wirtschaftlich stark geschwächt wurde die Landmaschinenfabrik im Jahr 1969 mit den „Trauzl-Werken“ fusioniert und das Gelände an der Shuttleworthstraße verkauft.

Aktuelle Entwürfe sehen eine weitere Veränderung des baulichen Bestands und zusätzliche Neubauten am ehemaligen Areal der Landmaschinenfabrik vor. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Erhaltung historischer Industrieanlagen keinen hohen Stellenwert in der Stadtentwicklung einnimmt. In einer Zeit fortschreitender Digitalisierung wird der Dokumentation des industriellen Erbes als Methode in der Industriearchäologie deshalb ein höherer Stellenwert zukommen müssen als bisher.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei meinem Betreuer Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Gerhard Stadler, dem Präsidenten des Landtechnik Museums Leiben Martin Trausnitz, den Angestellten des Floridsdorfer Bezirksmuseums und dem Eigentümer der Liegenschaft an der Shuttleworthstraße Hermann Wieser für die Unterstützung danken. Mein besonderer Dank gilt meiner Familie, Freundin und Freunden, die mich während meines Studiums begleitet und inspiriert haben.

Weg über die Nordbrücke

*Es ziehn die Schwaden ober mir
aus Floridsdorfs Fabriken,
der Gärtner streicht die Gartentür,
am Zaun blühn schon die Wicken,
ihr schwarzer Same lugt ins Land
bis zum bewachsenen Damm,
der Donauwind faßt meine Hand
und dort den Pappelstamm.*

*Er führt mich zu der Brücke hin,
die aus Beton gemacht,
bringt mich auf ihr ins andre Wien,
weil er sichs ausgedacht.
Der Brückenweg ist schmal und lang,
begleitet vom Getös,
die Welt lebt hier im Überschwang
und macht mich selbst nervös.*

*Der Gasometer ist so breit,
daß nichts zu überblicken,
der Himmel trägt ein Wolkenkleid,
die Luft ist zum Ersticken.
Jetzt denke ich mir manches aus
und auch, wo komm ich her,
doch bin ich hier wie dort zuhaus,
nur kennt mich keiner mehr!¹*

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
1.1 Motivation.....	1
1.2 Methodik.....	1
2. Zur Industriearchäologie	3
3. Zum industriellen Erbe	7
4. Industriedenkmalpflege und Industriearchäologie in Österreich	9
5. Die Geschichte von Floridsdorf	11
6. Unternehmensgeschichte	23
6.1 Produkte und Erzeugnisse	23
6.2 Das Unternehmen Clayton & Shuttleworth 1857 bis 1911.....	24
6.3 Das Unternehmen Hofherr-Schranz 1869 bis 1911	31
6.4 Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth 1911 bis 1938	33
6.5 Hofherr-Schranz im Nationalsozialismus 1938 bis 1945	34
6.6 Nachkriegszeit 1945 bis 1958.....	43
6.7 Niedergang des Großunternehmens 1958 bis 1970	45
6.8 Entwicklung in England 1857 bis 1947	47
6.9 Das Vermächtnis der Floridsdorfer Fabrik.....	50

7. Baugeschichte	53
7.1 Bauphase 1903 bis 1905	53
7.1.1 Architekten Franz Anderle und Wilhelm Schimitzek senior.....	53
7.1.2 Städtebauliche Situation.....	55
7.1.3 Einrichtungen und Gebäude.....	57
7.2 Bauphase 1911 bis 1913	103
7.2.1 Architekt Robert Dammer.....	103
7.2.2 Städtebauliche Situation	105
7.2.3 Einrichtungen und Gebäude.....	107
7.2.4 Städtebauliche Situation.....	121
7.2.5 Einrichtungen und Gebäude.....	121
7.3 Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg	127
7.4 Demolierungen und Umbauten seit dem Zweiten Weltkrieg.....	139
7.4.1 Situation um 1970	139
7.4.2 Situation in den 1980er Jahren.....	141
7.4.3 Situation um 1993	147
7.4.4 Unterschutzstellung des Wasserturms 1996.....	149
7.4.5 Situation um 2008.....	153

7.5 Bestandssituation 2017	161
7.5.1 Entwicklung der öffentlicher Verkehrs seit dem Zweiten Weltkrieg	163
7.5.2 Öffentlicher Verkehr und Infrastruktur 2017	163
7.5.3 Einrichtungen und Gebäude	168
8. Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation	169
8.1 Baubeschreibung Maschinenmagazin	169
8.1.1 Fassadengestaltung	171
8.1.2 Erschließung	187
8.1.3 Grundrisse	189
8.1.4 Schadensbild	195
8.1.5 Maßnahmen zur Instandhaltung.....	199
8.2 Baubeschreibung Wasserturm	201
8.2.1 Fassadengestaltung	201
8.2.2 Grundrisse	205
8.2.3 Schadensbild	207
8.2.4 Maßnahmen.....	208

9. Die Zukunft der Vergangenheit.....	209
9.1 Rückblicke	209
9.2 Ausblicke.....	211
9.2.1 Quartiersentwicklung an der Shuttleworthstraße	211
9.2.2 Floridsdorf im Wandel	218
Quellenverzeichnis.....	A
Literaturverzeichnis	C
Internetquellen	F
Abbildungsverzeichnis.....	I

1. Einleitung

1.1 Motivation

Im Architekturstudium wird man dazu ermutigt, neue Baukörper zu entwerfen, weshalb ich erst spät ein Interesse für Bestandsbauten entwickelte. Mittlerweile bin ich davon überzeugt, dass die Umnutzung oder Wiedernutzung von ungenutzten Gebäuden einer Stadt mindestens genauso viel Charakter, wie die Mehrheit an Neubauten, die Jahr um Jahr entstehen, gibt. Nach und nach rückten Industriebauten – allen voran jene in Sichtziegelbauweise – in den Fokus meiner Suche nach dem Thema meiner Diplomarbeit. Als ich im Zuge meiner Nachforschungen schließlich auf die zwei verbliebenen Bauten der „Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth landwirtschaftlichen Maschinenfabrik“ in Floridsdorf stieß, war meine Suche zu Ende. Die beiden noch bestehenden Fabrikgebäude sind so viel mehr als bloß leere Hüllen eines vergangenen österreichischen Großbetriebes.

1.2 Methodik

In der vorliegenden Arbeit wurden literarische, fotografische und plangrafische Unterlagen der Nationalbibliothek Wien, des Bezirksmuseums Floridsdorf, des Landtechnik-Museums Leiben, der Luftbildsammlung (MA 41) und der Baupolizei (MA 37) zusammengetragen, bewertet und aufgearbeitet. Ergänzt wurden diese Quellen durch Begehungen und fotografische Aufnahmen der historischen Fabrikbauten sowie Interviews mit dem Eigentümer und den für den Umbau beauftragten Architekten.

Einleitung

2. Zur Industriearchäologie

Die Industriearchäologie ist eine wissenschaftliche Fachrichtung, für die es keine einheitliche Definition gibt. Grund dafür ist die breite Sparte an Fachgebieten, welche die Industriearchäologie miteinander vereint. Experten wie Angus Buchanan als auch Neil Cossons bezeichnen die Industriearchäologie als eine interdisziplinäre Fachrichtung. Dabei ist nicht nur die Hauptuntersuchungsmethode der herkömmlichen Archäologie – nämlich jene der Ausgrabung – von Bedeutung für die Industriearchäologie. Es sind vielmehr Nachforschungen über die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Feldforschung, Kartografie, Fotografie, Berichte von Zeitzeugen oder das Wissen über Architektur, Ingenieurswesen und die verschiedenen Industriesparten. Innerhalb der Bevölkerung gibt es eine steigende Auseinandersetzung mit historischen Objekten, welche häufig auf persönlichen Interessen und Gefühle zurückzuführen ist und über die wissenschaftliche Herangehensweise der Industriearchäologie hinausgeht.²

Die verschiedenen Begriffsdefinitionen liegen den unterschiedlichen Qualifikationen und Werdegängen der Experten zugrunde. Cossons schreibt in seinem Buch *The BP book of Industrial Archaeology* über die Industriearchäologie:

*„In simple terms it is the examination and analysis of the physical remains of the Industrial Revolution period.”*³

Die zeitliche Eingrenzung der Industriearchäologie definiert Cossons über den Begriff der Industrie, welche für ihn die größte Relevanz im Zuge der Industriellen Revolution hatte.

2 vgl. Cossons 1993, 15-22.

3 ebenda, 15.

Zur Industriearchäologie



Abb. 1 Ironbridge in Shropshire, Birmingham

Diese Ära begann in England in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert um 1760 und endete etwa 1830. Zu jener Zeit arbeitete bereits ein Drittel der britischen Bevölkerung im industriellen Sektor⁴. Für eine der wichtigsten Errungenschaft dieser Zeit war 1709 der Erfinder Abraham Darby I. verantwortlich. Durch die Verwendung von Koks anstatt Holzkohle zur Befuerung der Öfen für die Eisenverhüttung schuf Darby eine Alternative zum vorherrschenden Holzmangel in England. Im Ort Ironbridge im Severn-Flusstal, das als Geburtsstätte der industriellen Revolution gilt, entstand 1779 durch die Innovationen von Darby die gusseiserne „Iron Bridge“.⁵

Andere Experten sind sich jedoch uneinig, mit welcher Epoche oder Zeitperiode sich die Industriearchäologie beschäftigt. Denn bereits zu Zeiten der Römer gab es eine voranschreitende Industrialisierung. Manche Wissenschaftler bezeichnen sogar die Neolithische Revolution als Beginn der Industrialisierung.⁶ Buchanan steckt das Gebiet in seinem Buch *Industrial archaeology in Britain* weitaus genauer ab und sieht den Fokus der Industriearchäologie auf der sozialen und technischen Geschichte:

*„ [...] industrial archaeology is a field of study concerned with investigating, surveying, recording and, in some cases, with preserving industrial monuments. It aims, moreover, at assessing the significance of these monuments in the context of social and technological history. “*⁷

4 vgl. Cossons 1993, 37-52.

5 vgl. Buchanan 1980, 416-419.

6 vgl. Cossons 1993, 15-22.

7 vgl. Buchanan 1980, 22.

Zur Industriearchäologie

Hudson gibt in seinem Buch *Industrial Archaeology: An Introduction* wiederum eine sehr allgemeine Definition zur Begrifflichkeit:

*„Industrial archaeology [...] is the organised disciplined study of the physical remains of yesterday's industries [...].“*⁸

Hudsons Definition ist die wohl Bekannteste und stellt aufgrund ihrer allgemeinen Aussagekraft auch die Relevanz der verschiedenen Forschungsgebiete sehr gut dar. Die Definition der Industriearchäologie ist also ein fortlaufender Prozess, der sich über Jahrzehnte verändert und gewandelt hat und womöglich auch noch weiter entwickeln wird.

8 Hudson 1963, 21.

3. Zum industriellen Erbe

Die Definition des „industriellen Erbes“ wurde 1976 von Georges-Henri Rivière geprägt und gewann im Laufe der Zeit stark an Bedeutung:

„Der Begriff umfasst sämtliche beweglichen und unbeweglichen Objekte der Industrie, des Gewerbes, des Verkehrs und der Versorgung, weiters alle diesbezüglichen Schrift- und Bildquellen, Film- und Tonaufnahmen, die Erinnerungen von Personen sowie Mentalitäten und Lebensweisen.“⁹

Der Schutz des industriellen Erbes wurde 1983 in den Maßnahmenkatalog des Europarates aufgenommen. Ziel ist es unter anderem, in einer Zeit des anhaltenden Verfalls und der raschen Zerstörung von Industriedenkmalen das industrielle Erbe zumindest zu dokumentieren und zu inventarisieren, bevor die Spuren der Vergangenheit endgültig verloren gehen.¹⁰

9 vgl. Stadler 2001, S.21.

10 vgl. ebenda

Zum industriellen Erbe



Abb. 2 Radwerk IV in Vordernberg, Steiermark

4. Industriedenkmalpflege und Industriearchäologie in Österreich

Das 1923 erlassene Denkmalschutzgesetz und die Schaffung eines eigenständigen „Referats für wirtschaftsgeschichtliche und technische Kulturdenkmale“ zwei Jahre später sorgten unter anderem für erste Unterschutzstellungen von technischen sowie industriellen Bauten in Österreich. Im Jahr 1928 wurde das „Radwerk IV“ im steirischen Vordernberg zum ersten technischen Denkmal in Österreich erklärt.¹¹ Im selben Jahr noch folgte das Viadukt der ehemaligen Pferdeeisenbahn in Waldburg, 1930 die stillgelegte Windmühle in Retz. Mit den Floßöfen in Lölling und Urtlgraben 1939 und des Hochofens in Hirt, allesamt in Kärnten, wurden industrielle Bauwerke sogar während dem Zweiten Weltkrieg unter Schutz gestellt.¹²

Als August Loehr, der bis dahin das Referats für wirtschaftsgeschichtliche und technische Kulturdenkmale geleitet hatte, 1949 aus der Abteilung ausschied, wurde der Posten wegen Personalmangel nicht nachbesetzt. Darüber hinaus assoziierten weite Teile der österreichischen Bevölkerung den Begriff der Industrie stark mit den Schrecken des vergangenen Krieges. Der Erhaltung von Industrieanlagen wurde oft eine Modernisierung vorgezogen. Der erste internationale Kongress zur Industriearchäologie fand schließlich 1973 in Ironbridge, England, statt. Getragen von der Euphorie dieser Zusammenkunft kam es zu zahlreichen Museumsneugründungen. In Österreich wurden beispielsweise neue Bergbaumuseen in Kärnten und der Steiermark eröffnet. In Nieder- und Oberösterreich wurden aufgrund der historischen Textilproduktion Webereien und Färbereien in kleinere Museen umgewandelt und für Besucher als „Waldviertler Textilstraße“ und „Mühlviertler Weberstraße“ erlebbar.¹³

11 vgl. Stadler 2001, 24.

12 vgl. Stadler 1993, I/182.

13 vgl. Stadler 2003, 31-36.

Industriedenkmalpflege und Industriearchäologie in Österreich

Im Jahr 1976 wurde das in der Nachkriegszeit geschlossene Referat als „Abteilung für technische, wirtschafts- und sozialtechnische Denkmale“ wieder in Betrieb genommen. Bereits drei Jahre später wurde die Lehrveranstaltung „Industriearchäologie“ an der Technischen Universität Wien angeboten. Im Jahr 1985 wurde die Industriearchäologie Bestandteil des „Institutes für Kunstgeschichte und Denkmalpflege“ (heute: Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege).¹⁴ Für das Bundesdenkmalamt hat das Bewahren von (Industrie-)Denkmälern oberste Priorität. Bauten, die nicht unter Denkmalschutz stehen, werden häufig einer Revitalisierung als Kompromiss zwischen Erhaltung und Modernisierung unterzogen.¹⁵

14 vgl. Stadler 1993, I/182 f.

15 vgl. Stadler 2003, 31-36.

5. Die Geschichte von Floridsdorf

Floridsdorf gilt als ältestes Siedlungsgebiet Wiens. Funde wie die „Notenkopf-Keramik“ südlich von Leopoldau belegen, dass Transdanubien bereits vor 9.000 Jahren bewohnt war. Im Laufe der Jahrhunderte war Floridsdorf Siedlungs- und Durchzugsgebiet von germanischen und slawischen Stämmen. Erste Erwähnungen der Ansiedlungen „Alpiltowe“ (Leopoldau) und „Stovmarsdorf“ (Stammersdorf) gab es bereits im zwölften Jahrhundert. Eine besondere Rolle kam dem Dorf Jedlese zu, welches aus nur zwölf Häusern bestand. Durch das Innehalten des „Urfahrrechts“ musste man für die Übersetzung zwischen den Donauufeln Gebühren zahlen. Dieses lukrative Geschäft verlor erst durch den Bau der ersten Donaubrücke im Jahr 1439 zunehmend an Bedeutung. Im Laufe der Jahrhunderte wurden die Siedlungen entlang des Donaustroms jedoch auch von zahlreichen Überschwemmungen heimgesucht. Zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert prägten kriegerische Auseinandersetzungen mit den Osmanen, Ungarn und Schweden sowie zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit den Franzosen unter Napoleon das Gebiet um Floridsdorf.¹⁶

Die städtebauliche Entwicklung des heutigen 21. Wiener Gemeindebezirks wurde um 1730 durch den Bau der beiden Poststraßen nach Mähren (heute: Brünner Straße) und Böhmen (heute: Prager Straße) durch Kaiser Karl VI. bedeutend angekurbelt. In weiterer Folge erließ dessen Tochter, Kaiserin Maria Theresia, im Jahr 1768 das sogenannte „Hutweidenpatent“, welches die Trockenlegung der Sümpfe und das Umwandeln der Weideflächen in Ackerland links der Donau vorantrieb. Aufgrund dieser neuen Anbauflächen siedelten sich vermehrt Bauern in diesem Gebiet an.¹⁷

16 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

17 vgl. ebenda

Die Geschichte von Floridsdorf



Abb. 3 Ausschnitt des heutigen Floridsdorfs im Zuge der Josephinische Landesaufnahme 1763-1787

Im Jahr 1786 wurde Floridsdorf gegenüber der seit 1783 bestehenden Siedlung Jedlersdorf gegründet. Namensgebend für die Siedlung war Propst¹⁸ Floridus Leeb, welcher 30 Parzellen des Frauenklosters (heute: Stift Klosterneuburgs) an Siedler übergab. Bereits ein Jahr darauf zerstörte ein Jahrhunderthochwasser die beiden Siedlungen Jedlersdorf und Floridsdorf, und mussten deshalb wiederaufgebaut werden.¹⁹

1787 eröffnete mit der Jedleseer Brauerei der erste Industriebetrieb im Gebiet des heutigen Floridsdorf. Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft – kurz DDSG –, eröffnete am Donauufer und 1830 wurde das erste Dampfschiff fertiggestellt. Durch den Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab 1837 gewann der Standort links der Donau zunehmend an Bedeutung für die Industrie. Aber erst die erste Donauregulierung 1869 bis 1875 wurde die Hochwassergefahr weitgehend entschärft und Floridsdorf als Standort für den primären Sektor erst wirklich attraktiv. In den kommenden Jahrzehnten öffneten zahlreiche weitere Industriebetriebe in Floridsdorf ihre Tore. Bereits vor der Donauregulierung ließ sich 1864 die Presshefe- und Spirituosenfabrik Mautner Markhof nieder. Es folgten die Wiener Lokomotiv-Fabrik-Aktiengesellschaft 1869, das Englisches Gaswerk 1870 und die Lokomotiv-Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1873. Weiter die k.u.k Hof-Wagenfabrik Lohner im Jahr 1876, die Nähmaschinenfabrik Singer & Co. 1883, die Großbäckerei Franz Jahn (ab 1917: Hammerbrot) 1888 und die Mautner-Markhof-Brauerei „Zum St. Georg“ 1892, um nur einige von ihnen zu nennen. Zur Jahrhundertwende beschäftigten die Industriebetriebe in Floridsdorf bereits acht- bis neuntausend Arbeiter. Zudem wurden zahlreiche Infrastrukturprojekte verwirklicht, Kanäle gegraben, Bildungseinrichtungen geschaffen und die Energieversorgung Floridsdorfs vorangetrieben.²⁰

18 Kirchlicher Amtstitel eines Klostervorstands oder Stellvertreter eines Abtes

19 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

20 vgl. ebenda

Die Geschichte von Floridsdorf



Abb. 4 Blick über Floridsdorf um 1910

Im Jahr 1894 wurde vom Land Niederösterreich der Zusammenschluss von Floridsdorf, Donauefeld, Jedlese und Jedlersdorf zur „Großgemeinde Floridsdorf“ veranlasst. Die Unabhängigkeitsbestrebungen Wiens – der damaligen Hauptstadt Niederösterreichs – entgegenwirkend, wollte man Floridsdorf im Fall einer Abspaltung Wiens als neue Hauptstadt aufbauen. Diese Pläne scheiterten 1904 jedoch durch die Eingemeindung der Großgemeinde Floridsdorf und zwölf weiterer Gemeinden zum 21. Wiener Bezirk. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, wurden zahlreiche Industriebetriebe zur Produktion von „kriegswichtigen Gütern“ herangezogen. 1916 ließ die Monarchie eine Verbindung zwischen Nordwest- und Nordbahn, die sogenannte „Italienschleife“ (heute: Floridsdorfer Hochbahn), durch vorwiegend italienische Kriegsgefangene errichten.²¹ Der Krieg hatte zur Folge, dass die Lebensmittelversorgung nicht aufrechterhalten werden konnte und sich weiter verschlechterte. Der Engpass an „Kriegsmetallen“ führte dazu, metallische Gegenstände von Einrichtungen aber auch Privatpersonen einschmelzen zu lassen. Auch Kirchendächer und Glocken blieben nicht verschont. Mit der Niederlage der Mittelmächte Ende 1918 zerbrach die Monarchie in Einzelstaaten. 1922 wurde der „Wasserkopf“ Wien ein eigenständiges Bundesland.²²

In Floridsdorf selbst wurden in den folgenden zehn Jahren rund 30 Siedlungsprojekte verwirklicht. Die Weltwirtschaftskrise 1929 hatte allerdings auch große Auswirkungen auf Österreich und zahlreiche Betriebe mussten schließen. Anfang der dreißiger Jahre war die politische Lage in Österreich sehr angespannt. Das Dollfuß-Regime brachte das Fass schließlich zum Überlaufen. 1933 schaltete Dollfuß das Parlament und den Verfassungsgerichtshof aus. Der Ständestaat wurde ausgerufen und alle Parteien mit Ausnahme der christlich-sozialen Partei verboten.²³

21 Heute erinnert die Skulptur „Weinende Brücke“ des österreichisch-italienischen Künstlers Wander Bertoni an der Schnellbahnstation Siemensstraße an die Errichtung durch italienische Zwangsarbeiter.

22 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

23 vgl. ebenda

Die Geschichte von Floridsdorf

Infolge dessen kam es im Februar 1934 in den Industrievororten Wiens zu bürgerkriegsähnlichen Auseinandersetzungen zwischen dem Bundesheer sowie der christlich-sozialen „Heimwehr“ auf der einen und dem sozialdemokratischen „Republikanischen Schutzbund“ auf der anderen Seite. Heimwehr und Bundesheer konnten die Kämpfe militärisch für sich entscheiden und die Revolte niederschlagen.²⁴

1938 folgte der Anschluss Österreichs an das von Hitler geführte Deutsche Reich. Österreich wurde zur Ostmark und Wien wurde flächenmäßig durch umliegende Gemeinden auf nunmehr 26 Bezirke erweitert. Im Zuge dieser Eingemeindung wurde Floridsdorf um einige nördliche Gemeinden erweitert, jene Gebiete östlich der Wagramer Straße jedoch dem neuen 22. Bezirk Groß-Enzersdorf zugesprochen. Propagandaminister Goebbels verkündete bereits kurz nach dem Anschluss, die Ostmark „judenfrei“ machen zu wollen. Im Zuge des Novemberpogroms 1938 wurde in Floridsdorf unter anderem die Synagoge in der Freitagasse zerstört. Die Verfolgung, Verschleppung und Ermordung von Juden und anderen Minderheiten durch die Nationalsozialisten hatte begonnen.²⁵

24 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

25 vgl. ebenda

Als 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, blieb die Ostmark vorerst als Kriegsschauplatz verschont. Dies sollte sich aber in den letzten Kriegsjahren ändern:

*„Am 18. Februar 1943 verkündete Goebbels den ‚totalen Krieg‘. Unter der Losung ‚Wir werden die Städte ausradieren‘ gab es schwere Bombardements von Warschau, Belgrad und England. Dann kam die Vergeltung für den blutigen Angriffs- und Vergeltungskrieg Deutschlands. Am 13. August 1943 dehnte die 9. US-Flotte ihre Angriffe erstmals auch auf die ‚Ostmark‘ aus. Am 17. März 1944 erfolgte der erste Luftangriff auf Wien und am 16. Juni fielen die ersten Bomben auf Floridsdorf. [...] Bis zum Frühjahr 1945 war dadurch die Rüstungsmaschinerie weitgehend ausgeschaltet. [...] Ein Drittel der Wohnhäuser Floridsdorfs war schwer beschädigt oder zerstört. [...] Am 2. April 1945 wurde Wien zum Verteidigungsbereich erklärt. Am 8. April wurden die Freiheitskämpfer Hutz, Raschke und Biedermann von der SS vor dem Amtshaus am Spitz gehängt. Am selben Tag wurde die Nordwestbahn-Brücke gesprengt und am 14. April auch die Floridsdorfer Brücke und der Sender am Bisamberg. Zwei Tage später, am 15. April marschierte die Rote Armee in Floridsdorf ein. [...] Für Floridsdorf war der Krieg vorbei, aber die Not blieb.“*²⁶

Neben den Aufräumarbeiten und dem Wiederaufbau musste die Grundversorgung der Bevölkerung wiederhergestellt werden. Nichtsdestotrotz begann das Gaswerk Leopoldau bereits kurz nach Kriegsende wieder mit der Produktion, der Verkehr konnte erneut aufgenommen werden und anstelle der gesprengten Floridsdorfer Brücke wurde von den Sowjets ein provisorischer Fußgängersteg über die Donau errichtet.²⁷

26 Ullmann et al. 2005, 30 f.

27 vgl. ebenda, 17-37.

Die Geschichte von Floridsdorf



Abb. 5 Hinrichtungen Am Spitz 1945 (Biedermann, Huth und Raschke)



Abb. 6 Notsteg anstelle der gesprengten Floridsdorfer Brücke 1945

Die Besatzungszone der Sowjets inkludierte auch Floridsdorf, wodurch die dort ansässigen Betriebe bei den Unterstützungen durch den Marshall-Plan nicht oder kaum berücksichtigt wurden. Die verstaatlichten Industriebetriebe wurden als „deutsches Eigentum“ deklariert und in Folge unter der Leitung der USIA²⁸ verwaltet. Zudem wurden die Maschinen in zahlreichen Betrieben demontiert und als „Reparaturzahlungen“ beschlagnahmt.²⁹

„Gegen eine Zahlung von \$ 150 Millionen in Form von Warenlieferungen kann die [österreichische] Bundesregierung die USIA-Betriebe mit Ausnahme der Erdölfelder freikaufen. Hiefür müssen nochmals \$ 200 Millionen im Wege von Erdöllieferungen an die damalige UdSSR bezahlt werden.“³⁰

Um den Lebensmittelmangel entgegenzuwirken, vergab die Stadt Wien „Ernteland“, aus denen sich später zum Teil Kleingartensiedlungen entwickelten. Durch jene Ernteerträge und zusätzliche Ankäufe von Gemüse aus dem Wiener Umland konnte die akute Nahrungsmittelknappheit gelindert werden.³¹ Der damalige Bundeskanzler Leopold Figl beschrieb die Situation in seiner Rede am Weihnachtsabend 1945 wie folgt:

„Ich kann Euch zu Weihnachten nichts geben. Ich kann Euch für den Christbaum, wenn Ihr überhaupt einen habt, keine Kerzen geben. Ich kann Euch keine Gaben für Weihnachten geben, kein Stück Brot, keine Kohle zum Heizen, kein Glas zum Einschneiden. Wir haben nichts. Ich kann Euch nur bitten: Glaub an dieses Österreich!“³²

28 Kurzform für „Uprawlenije Sowjetskim Imuschtetwom w Awstrii“, zu Deutsch die „Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich“

29 vgl. Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 22 f.

30 Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 23.

31 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

32 ebenda 2005, S.33 f.

Die Geschichte von Floridsdorf



Abb. 7 Teilansicht der Wohnanlage Heinz-Nittel-Hof von Harry Glück aus den Jahren 1979 bis 1983

Im Jahr 1954 stimmten die Besatzungsmächte der Grenzänderung Wiens von 26 auf 23 Bezirke schließlich zu und zahlreiche Gemeinden wurden wieder an Niederösterreich zurückgeführt. Durch die Unterzeichnung des Staatsvertrags am 15. Mai 1955 war Österreich wieder „frei“. Die USIA-Betriebe wurden in österreichische Hand übergeben und die letzten Soldaten der Besatzungsmächte verließen im Oktober das Land.³³

Die Wirtschaft in Floridsdorf konnte durch die wiedergewonnene Freiheit angekurbelt werden, die Konkurrenz durch eine zunehmende Internationalisierung stieg Ende der 1960er Jahre allerdings stark an. Zudem waren in Floridsdorf viele Grundstoffindustrien und Betriebe, deren Abnehmer hauptsächlich in der Privatwirtschaft zu finden waren, ansässig. Fehlende Pionierleistungen, die Abwanderung der Produktion in den Westen Österreichs und eine nicht zu unterschätzende Abhängigkeit ausländischer Käufer gaben den Ausschlag für eine fortschreitende Deindustrialisierung.³⁴ Ab den 1980er Jahren wurden zudem Bestrebungen, Klein- und Mittelbetriebe auf ungenutzten Industrieflächen anzusiedeln, vorangetrieben und etwa im Industriezentrum Scheydgasse oder auf dem Gelände des Gaswerks Leopoldau, umgesetzt. Teil dieser „Strukturförderungsmaßnahmen“ waren unter anderem auch die Gründe der ehemaligen Landmaschinenfabrik Hofherr-Schranz.³⁵ Der Bau von Wohnungen und Bildungseinrichtungen bestimmte in den kommenden Jahrzehnten die Entwicklung Floridsdorfs. Im Jahr 1996 wurde das öffentliche Verkehrsnetz durch die Verlängerung der U-Bahnlinie U6 um sechs Stationen bis zur neuen Endhaltestelle Floridsdorf ausgebaut.³⁶

33 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

34 vgl. Berg et al. 1994, 14 f.

35 vgl. ebenda

36 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

Die Geschichte von Floridsdorf

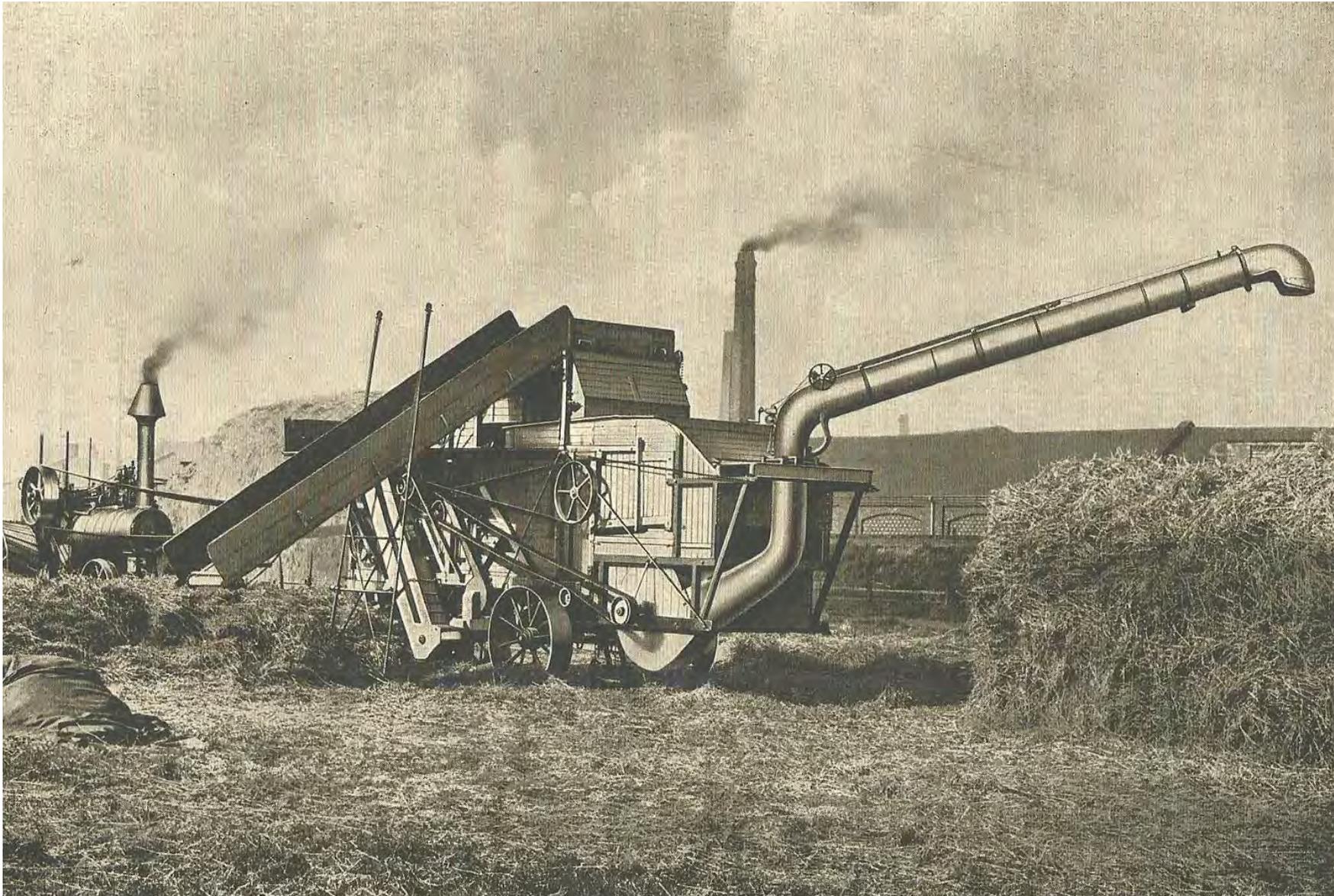


Abb. 8 Dreschmaschinen-Garnitur

6. Unternehmensgeschichte

6.1 Produkte und Erzeugnisse

„1857-1867: Göpel- und einfach Göpeldreschmaschinen, Schrot- und Mahlmühlen, Maisrebler mit und ohne Putzwerk, größere Häckselschneidemaschinen, Reihensäemaschinen [sic] mit Löffelwellen, Grubber und Pflüge.

1868-1877: Schmiedeeiserne Eggen und Heurechen, Maisrebler für Hand- und Göpelbetrieb, Brennholzschneider, Göpeldreschmaschinen mit einfachem Putzwerk, Stiftendreschmaschinen verschiedener Größen, patentierte kombinierte Dünger- und Rübendrillmaschinen, Glockengöpel, Reihensäemaschinen [sic] mit Schöpfrädern, Getreideputzmühlen verschiedener Größen, Handheupressen, Patentperpetualheupressen für Pferde- und Dampfbetrieb und Grasmähemaschinen [sic].

1878-1887: Häckselschneidemaschinen verschiedener Größen, zwei- und dreischarige Patentpflüge, große Patentmaisrebler mit Putzwerk, Universaldrillmaschinen mit Schöpfräder, Patentstrohseilspinnmaschinen, kleinere Dampfdreschmaschinen mit doppeltem Putzwerk und Sortierzylinder, neue Messereggen, kombinierte Drill- und Hackmaschinen, Stahlpflüge mit Eisengrindel und Heurechen nach amerikanischem Muster [...]

1888-1897: Patentbalancedrillmaschinen, Universalstahlpflüge, größere Dampfdreschmaschinen mit doppeltem Putzwerk und Sortierzylinder, einfache Windfegen, Patent-Columbiadrillmaschinen, Düngerstreumaschinen, Kleedreschmaschinen, Kartoffelsetzmaschinen, Getreidemähemaschinen [sic] mit selbsttätiger Ablage, kombinierte Düngerstreu- und Drillmaschinen, Düngermühlen, vierscharige Schäl- und Saatpflüge und leichte Saateggen.“³⁷

37 Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 9 f.

Unternehmensgeschichte

Das Unternehmen Clayton & Shuttleworth produzierte Landmaschinen für die Märkte in Österreich-Ungarn, Rumänien, Russland, Serbien, Bulgarien, Italien und exportierte ihre Maschinen sogar in den Orient.³⁸ Mit der Übersiedlung in die Shuttleworthstraße im Jahr 1905 konnte die Fabrik fortan Lokomobile, Benzinmotoren und Dreschmaschinen mit Breiten von mehr als 1,40 Metern in Wien selbst herstellen. Davor mussten größere Maschinen von der Stammfabrik in Lincoln produziert werden.³⁹ Bis 1910 wurden insgesamt 435.000 Landmaschinen verkauft, darunter 85.290 Lokomobile und Dreschmaschinen, 54.400 Putzmühlen, 29.400 Sämaschinen, 19.500 Göpelantriebe, 17.250 Maisrebler sowie 203.000 andere Dreschmaschinen.⁴⁰

6.2 Das Unternehmen Clayton & Shuttleworth 1857 bis 1911

England galt schon während der Industriellen Revolution als Land der Pioniere und deshalb verwundert es auch nicht, dass auch die Erfolgsgeschichte des später österreichischen Unternehmens auf der britischen Insel seinen Anfang nahm. Im Jahr 1842 eröffneten Nathaniel Clayton und Josef Shuttleworth in Lincoln eine Maschinenfabrik, welche Dreschmaschinen und andere Gerätschaften für die Landwirtschaft herstellte. Als Landmaschinen-Pionier war das Unternehmen führend in der Branche und genoss bald weltweite Anerkennung für dessen fortschrittliche Innovationen.⁴¹



Abb. 9 Nathaniel Clayton und Josef Shuttleworth

38 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910. S.13

39 vgl. ebenda, 12.

40 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 19 f.

41 vgl. Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 6.

Der nächste Schritt – die Expansion nach Kontinentaleuropa – erfolgte bereits kurze Zeit später, als man in der Donaumonarchie die ersten Niederlassungen eröffnete. Der Unternehmer L.L. Wolf betrieb zu jener Zeit die Reparaturwerkstätte „Der Fortschritt“ in der Hofenedergasse auf der Parzelle 544 in Wien Leopoldstadt und arbeitete als Agent eng mit der in Lincoln ansässigen Firma Clayton & Shuttleworth zusammen. Im Jahr 1857 entschied sich der Konzern jedoch dazu, die beiden Filialen des Agenten Wolf in Wien als auch jene in Budapest zu übernehmen. Durch diesen Entschluss fasste das englische Unternehmen in Kontinentaleuropa Fuß.⁴²

Die Wiener Reparaturwerkstatt wurde aufgrund der großen Nachfrage schnell zu klein und so entschlossen sich die beiden Unternehmer im Dezember 1857, mit der „Clayton & Shuttleworth k. k. private Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen“ eine Tochterfirma in Wien zu eröffnen. Im Jahr 1860 erfolgte der Umzug in die Marxergasse im heutigen dritten Wiener Gemeindebezirk, wo man die Räumlichkeiten der Salmschen Maschinenfabrik bezog, in denen sich bereits eine Gießerei, eine Schmiede, eine Dreherei sowie eine Schlosserei befanden. Durch die steigende Nachfrage stieg die Beschäftigtenzahl in Wien rasch von 30 auf 150 Arbeiter an. Zudem wurden neue Niederlassungen in Prag, Krakau, Lemberg, Craiova und Bukarest eröffnet.⁴³ Durch die stetige Erweiterung der Fabrik wuchs das Gelände im dritten Bezirk bis zum Jahr 1897 auf rund 31.000 Quadratmeter an.⁴⁴ Wegen dem steigenden Absatz von Maschinen entschied sich das Unternehmen dazu, seinen Standort in der Marxergasse im dritten Bezirk aufzugeben und übersiedelte 1905 nach nur 18 Monaten Bauzeit auf das 140.346 Quadratmeter große Grundstück in der Shuttleworthstraße 8 in Wien Floridsdorf. Zusätzlich unterhielt das Unternehmen ein Stadtbüro und Musterlager für ihre Kunden am bisherigen Standort in der Löwengasse, einer Querstraße der Marxergasse.⁴⁵

42 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 5 f.

43 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 9 f.

44 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 8.

45 vgl. ebenda, 11 f.

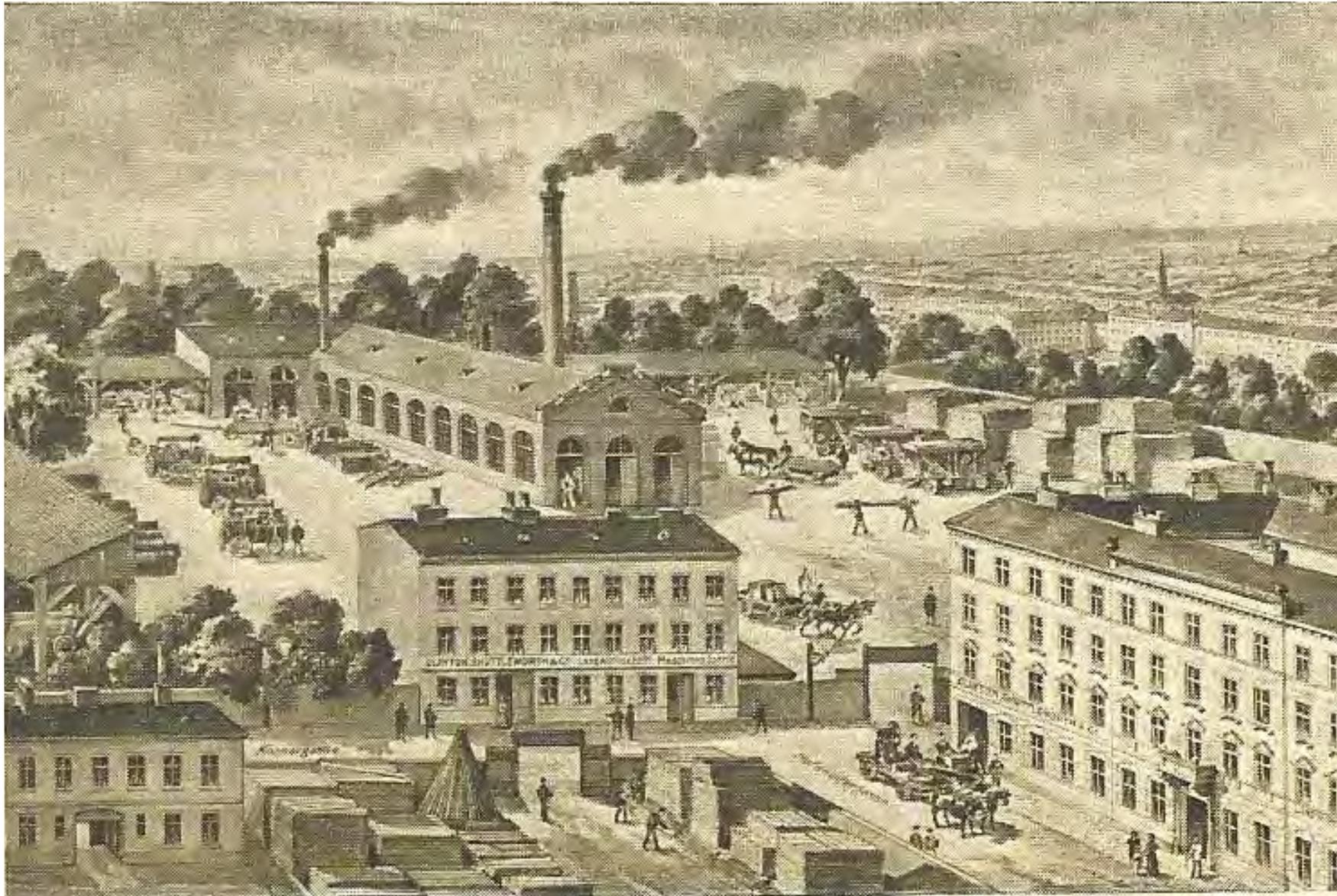


Abb. 10 Standort von Clayton & Shuttleworth in der Hofenedergasse, Wien Leopoldstadt im Jahr 1858



Abb. 11 Standort von Clayton & Shuttleworth in der Marxergasse, Wien Landstraße im Jahr 1870

Unternehmensgeschichte



Abb. 12 Stadtbüro in der Löwengasse 34, Wien Landstraße



Abb. 13 Niederlassung in Prag



Abb. 14 Niederlassung in Lemberg



Abb. 15 Niederlassung in Krakau

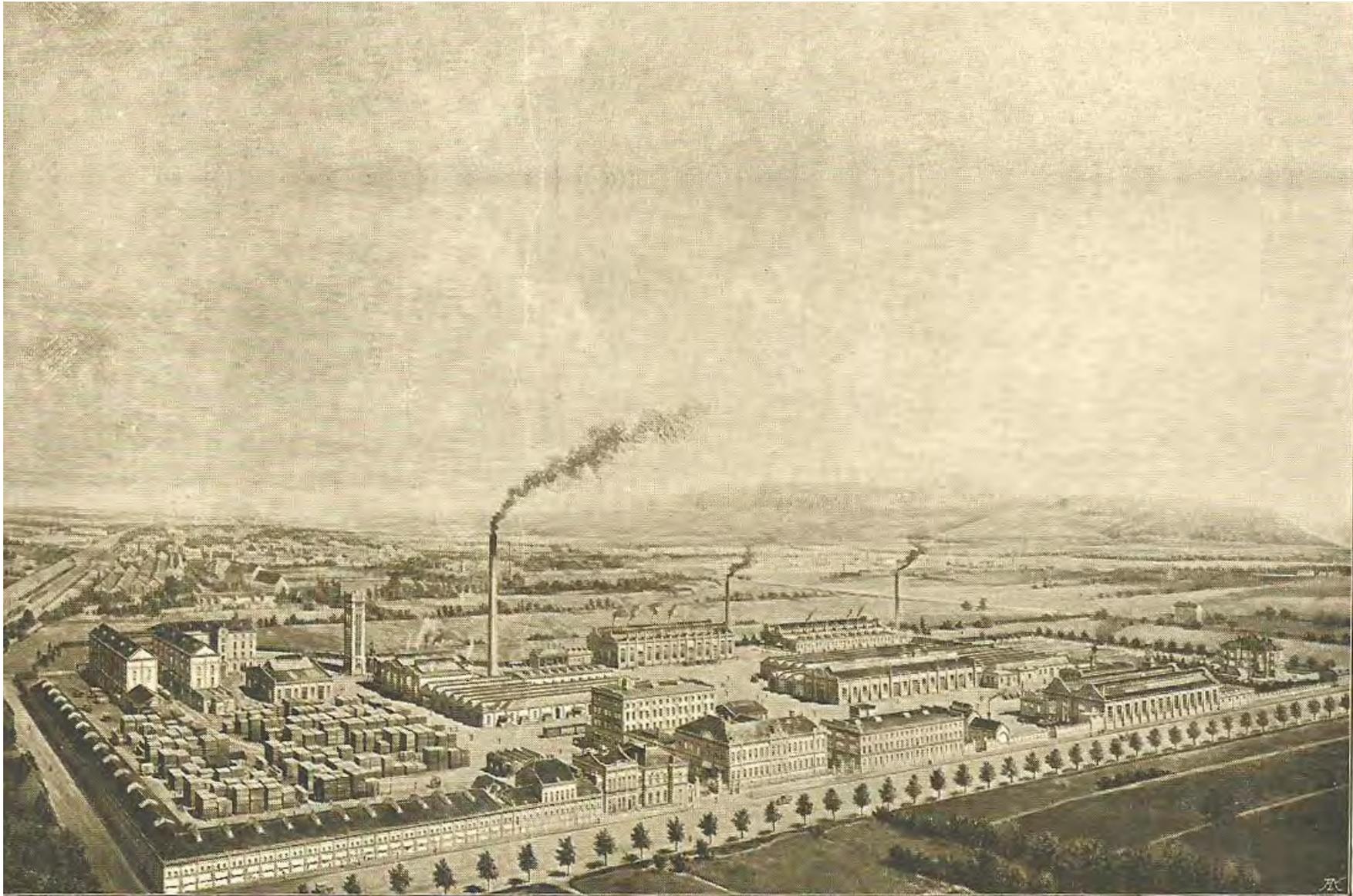


Abb. 16 Standort von Clayton & Shuttleworth in der Shuttleworthstraße, Wien Floridsdorf im Jahr 1905

Unternehmensgeschichte

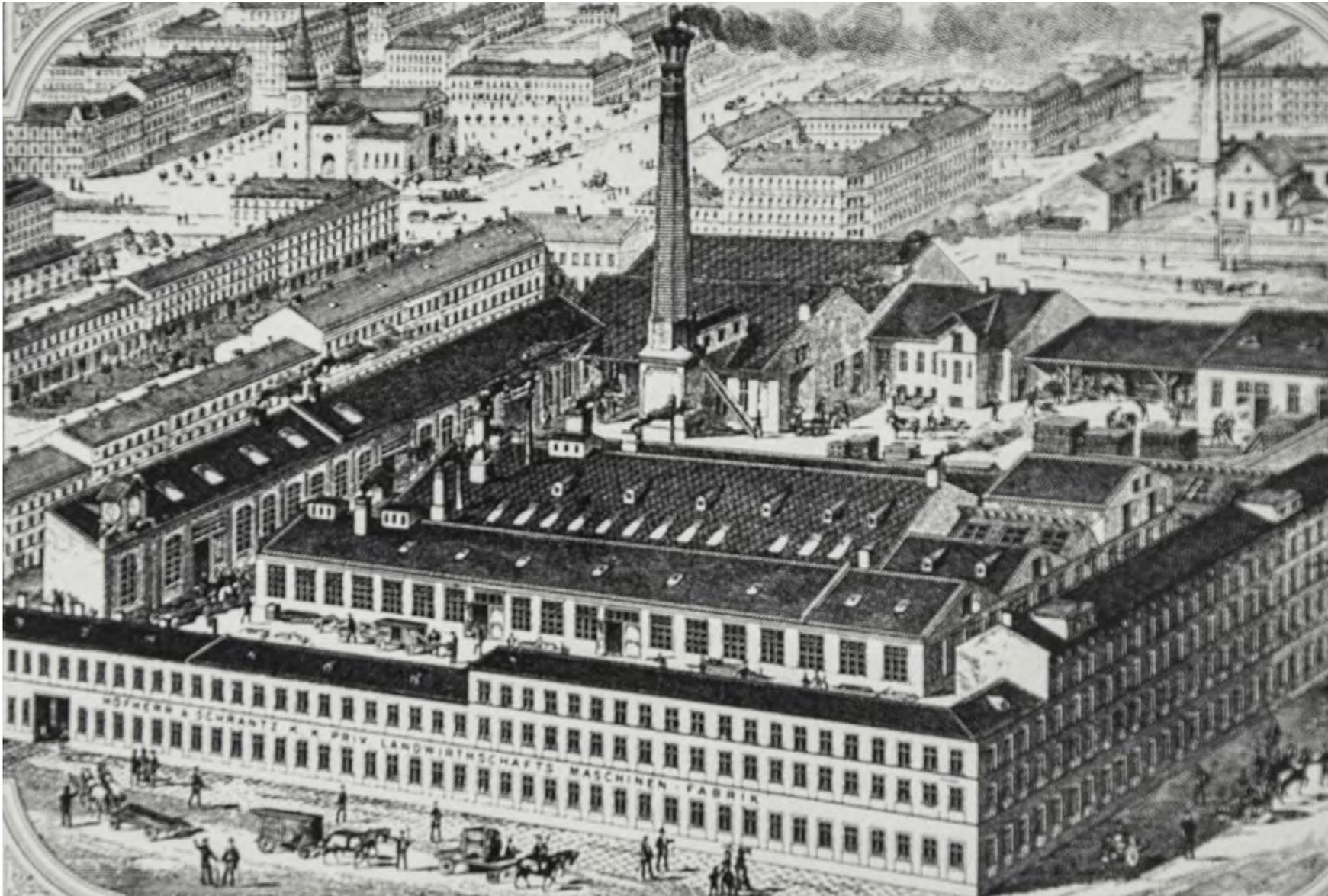


Abb. 17 Standort von Hofherr-Schrantz in der Erlachgasse, Wien Favoriten um 1870

6.3 Das Unternehmen Hofherr-Schrantz 1869 bis 1911

Das zweite Standbein der späteren landwirtschaftlichen Maschinenfabrik Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth AG wurde 1869 von Mathias Hofherr gegründet, als dieser eine Fabrik zur Erzeugung landwirtschaftlicher Geräte in der Erlachgasse in Wien Favoriten eröffnete. Nach anfänglichen Problemen konnte sich der Betrieb in den 1870er Jahren schließlich etablieren und seine Beschäftigtenzahlen von Jahr zu Jahr steigern. Der eigentliche Durchbruch kam aber erst durch die Beteiligung des Unternehmers Johann Schrantz im Jahr 1881 am Betrieb. Das Unternehmen wurde zur „Hofherr & Schrantz k. k. priv. Landwirtschafts-Maschinen-Fabrik“ und in den Jahren 1891 sowie 1901 stiegen weitere Familienmitglieder als Gesellschafter, darunter Rudolf Hofherr und Wilhelm Schrantz, bei dem Unternehmen ein. Der Betrieb konnte sich einer stetig steigenden Nachfrage erfreuen und beschäftigte Ende des 19. Jahrhunderts rund 1.000 Personen. Im Juli 1908 wurde das Wiener Unternehmen schließlich – unter maßgeblicher Beteiligung der Niederösterreichischen Escomptegesellschaft – in eine Aktiengesellschaft mit einem Startkapital von dreieinhalb Millionen Kronen umgewandelt. Bereits drei Jahre später hatte sich dieses Kapital auf sieben Millionen Kronen verdoppelt und 1913 verfügte das mittlerweile fusionierte Unternehmen „Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth AG“ über knapp 17,5 Millionen Kronen an Aktienkapital.⁴⁶

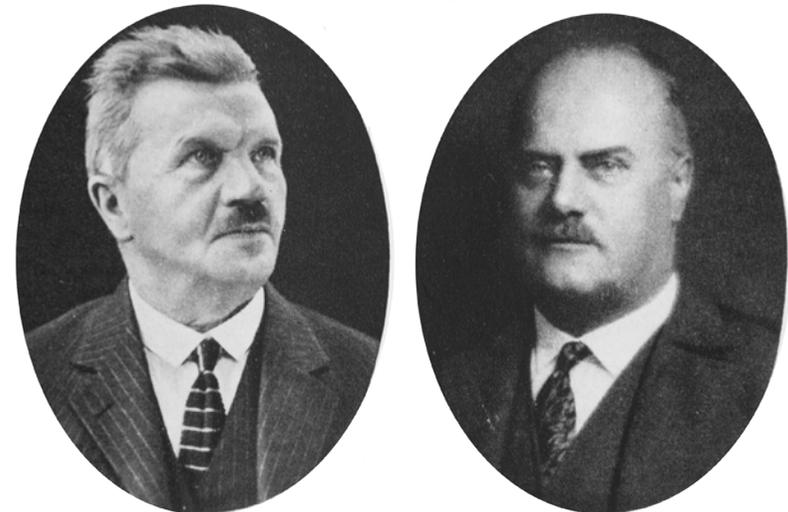


Abb. 18 Die Gesellschafter Rudolf Hofherr und Wilhelm Schrantz

⁴⁶ vgl. Hofherr-Schrantz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 24-28.



Abb. 19 Ansichtskarte der Floridsdorfer Fabrik von der Shuttleworthstraße um 1905

6.4 Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth 1911 bis 1938

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es in der Donau-Monarchie mit Clayton & Shuttleworth sowie Hofherr & Schranz gleich zwei aufstrebende Großbetriebe, die um die Vorherrschaft als Landmaschinenmarkt konkurrierten. Die Eigentümer entschieden sich jedoch 1911, die beiden Unternehmen miteinander zu fusionieren und so die „Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft“ ins Leben zu rufen. Durch die Zusammenführung beschäftigte das Unternehmen nunmehr 2.500 Arbeiter und Angestellte. Im Jahr 1913 wurde das Werk von „Hofherr & Schranz“ in Wien-Favoriten geschlossen, und die gesamte Produktion übersiedelte nach Floridsdorf. Der Beginn des Ersten Weltkriegs bedingte die Produktion von kriegswichtigen Gütern. Der Absatz von landwirtschaftlichen Maschinen wurde verschwindend gering. Der Beschäftigungshöchststand von beinahe 3.000 Personen zu dieser Zeit war dem Krieg geschuldet und wurde in späteren Tagen nie mehr erreicht. Als die Donaumonarchie nach dem verlorenen Krieg 1919 in Einzelstaaten zerfiel, wurden auch die Niederlassungen der Landmaschinenfabrik in Osteuropa enteignet, und das Unternehmen musste große Verluste verkraften. In der Zwischenkriegszeit konnte sich das Unternehmen allerdings durch geschickte innerbetriebliche Verlagerung ihrer Arbeitskräfte zur Anfertigung von Spezialmaschinen für Tabakwaren und der Papierherstellung wieder wirtschaftlich erholen. Ebenfalls gelang die Rückeroberung des Landmaschinen-Marktes durch den zunehmenden, weltweiten Export.⁴⁷

47 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 26-31.

6.5 Hofherr-Schranz im Nationalsozialismus 1938 bis 1945

Die Weltwirtschaftskrise setzte dem Unternehmen in den 1930er Jahren erneut schwer zu und als es im Frühjahr 1938 zum Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich kam, gab es einen bedeutenden Einschnitt in der Firmengeschichte. Der Betrieb wurde mit der „Lanz AG“, dem größten deutschen Landmaschinenhersteller, zwangsfusioniert. Die Folge dieses Zusammenschlusses war das Abstoßen des englischen Firmennamens „Clayton & Shuttleworth“. Das Unternehmen wurde in die „Hofherr-Schranz Landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft“ umbenannt.⁴⁸ Kurz nach dem Anschluss 1938 begannen zahlreiche Menschen – allen voran Arbeiter und Mitglieder der Kommunistischen Partei Österreichs – sich in geheimen Widerstandsgruppen zu organisieren. Es entstanden „Betriebszellen“ in den folgenden Großbetrieben: Gaswerk Leopoldau, Lederfabrik Stadlau, Straßenbahnhof Floridsdorf, Siemenswerke, Lokomotivfabrik und der Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth Fabrik. Durch die fehlende Kontrolle der Beschäftigten am Arbeitsplatz konnte man Mundpropaganda betreiben und Flugschriften verteilen. Von größerer Bedeutung war jedoch die Sabotage der betriebseigenen Maschinerie, welche häufig zu Verzögerungen der Produktion kriegswichtiger Güter führte. Die Betriebsleitung selbst wechselte häufig, um nicht ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu gelangen. Trotz vieler Vorsichtsmaßnahmen wurden im Zuge der Ermittlungen der Nationalsozialisten viele Widerstandskämpfer – darunter auch alle Bezirksleiter mit Ausnahme von Otto Steiger – überführt und ermordet.⁴⁹

48 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 34.

49 vgl. Weinert 1976, 226 ff.

„Wir hatten unseren Genossen, Franz Stelzl, der am 10. November 1942 justifiziert wurde, aus dem Betrieb verloren. Nur seiner Standhaftigkeit gegenüber den faschistischen Folterknechten verdanken wir unser weiteres Leben. Nach dem Krieg wurde von unseren Genossen und Freunden ein imposantes Mahnmal aus eigener Kraft errichtet und mit Blumen geschmückt.“⁵⁰

Der erwähnte „Genosse“ war Zeit seines Lebens Mitglied der Kommunistischen Partei Österreich und im betätigte sich im Widerstand gegen den Nationalsozialismus. Heute erinnert eine Gedenktafel an Stelzls Wohnhaus in der Wurmbrandgasse 12 in der Donaustadt an ihn.⁵¹

„Zum Gedenken des am 10.11.1942 für seinen Kampf um ein freies Österreich vom Hitlerfaschismus gemordeten Freiheitskämpfers Franz Stelzl“⁵²

Der Verbleib des von Allram erwähnten Mahnmals ist nicht bekannt. Entworfen wurde es von seinem Arbeitskollegen Robert Oxenhofer und soll sich in den 1980er Jahren noch am Gelände der Elin AG befunden haben.⁵³

50 Allram o. J., 2 f.

51 vgl. Landesverband Wien österreichischer AntifaschistInnen, WiderstandskämpferInnen und Opfer des Faschismus 2015. Stelzel Franz. Online verfügbar unter <http://kz-verband-wien.at/?cat=1&paged=2von>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

52 ebenda

53 vgl. Junge Generation Floridsdorf 1989, 17.

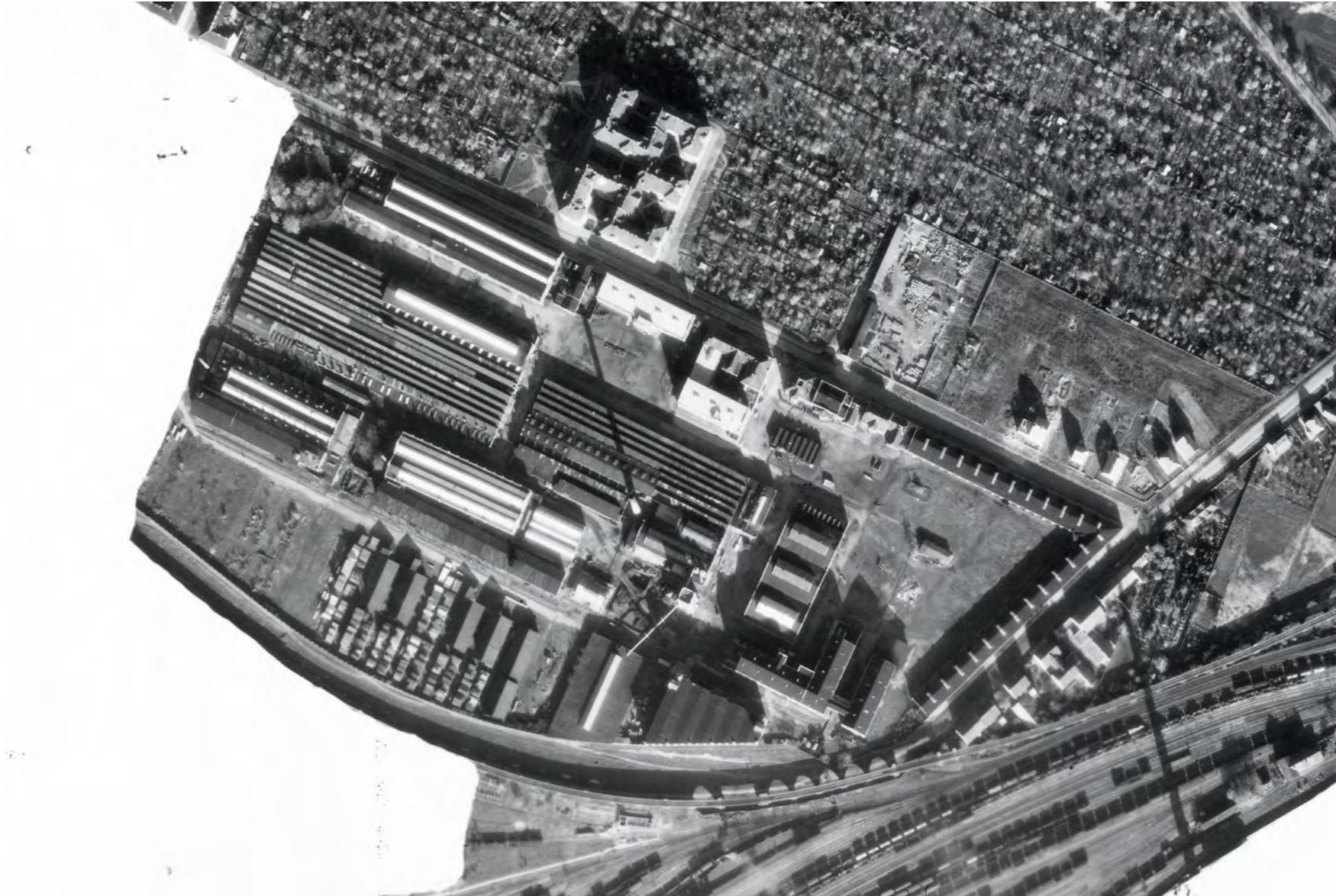


Abb. 20 Luftbild der Floridsdorfer Fabrik 1938

Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 musste die Fabrik erneut für die Rüstungsindustrie kriegswichtige Güter produzieren. Luftangriffe auf den AFA-Mutterkonzern im westfälischen Hagen führten dazu, dass Teile der Fertigung von U-Boot- und Torpedobatterien auf andere Standorte verlagert wurden. Gegen Ende des Jahres 1943 wurden 38.000 Quadratmeter des Geländes der Landmaschinenfabrik an der Shuttleworthstraße für die Akkumulatorenfabrik beansprucht. Da für die Auslagerung eine Fläche von insgesamt 70.000 Quadratmetern benötigt wurde, eröffnete man eine weitere Produktionsstätte in Liesing. Durch den Protest der ansässigen Firma Hofherr-Schranz und Luftangriffen im Frühjahr 1944 kam es jedoch zu einer Verzögerung der Produktionsaufnahme und die Herstellung konnte nicht plangemäß erfolgen.⁵⁴ Der erste Luftangriff auf Floridsdorf wurde am 16. Juni 1944 geflogen. Unter anderem war auch die Fabrik Hofherr-Schranz Ziel der Bombardierungen. Ein Volltreffer eines Splittergrabens auf dem Betriebsgelände kostet 125 Menschen das Leben.⁵⁵ Den Wiederaufbau der zerstörten Fabriksgebäude ordnete der damalige Rüstungsminister Speer höchstpersönlich bei seinem Besuch des Werks am 4. Juli 1944 an.⁵⁶ Weitere Abwürfe auf die Fabrik und andere Rüstungsbetriebe erfolgten am 8. Juli 1944 sowie – bei dem wohl schwersten Luftangriff auf den 21. Bezirk – am 15. Februar und am 20. Februar 1945.⁵⁷ Laut Aussagen von Hofherr-Schranz gab es jedoch während der gesamten Kriegsdauer keine menschlichen Verluste durch die Bombardierungen.⁵⁸

54 vgl. Benz 2006, 453 ff

55 vgl. Landsmann et al. 1995, 32; 97.

56 vgl. Benz 2006, 453 ff.

57 vgl. Landsmann et al. 1995, 32; 97.

58 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 32.

Unternehmensgeschichte

Durch die Bombardierung des KZ-Außenlagers Wien-Schwechat am 13. Juli 1944 wurden alle 1.993 Häftlinge unter dem Decknamen „Julius“ in den 21. Bezirk verlegt, und das KZ-Außenlager Floridsdorf in der Hopfengasse 8 gegründet. Dort wurde die Produktion von Flugzeugkomponenten für die „Ernst Henkel AG“ weitergeführt. Die Kasernierung erfolgte jeweils innerhalb der Betriebe, in welchen die Häftlinge zur Arbeit gezwungen wurden. Die Dezentralisierung der Herstellung wurde von vier Arbeitskommandos durch die Verlegung in nahegelegene Brauereikeller vollzogen. Das fünfte Kommando „AFA“, benannt nach der „Accumulatoren Fabrik AG Werk Wien“, musste die Zwangsarbeit auf dem Gelände der Landmaschinenfabrik Hofherr-Schranz verrichten.⁵⁹

„[...] Zuerst wurden dort landwirtschaftliche Maschinen, zum Beispiel Traktoren, hergestellt. Dieses Werk gehörte der deutschen Fabrik Lanz. Dann kam plötzlich der Befehl, es sollen getarnt Akkumulatoren erzeugt werden für Unterseeboote. Es wurde beschlossen, Tausende Fremdarbeiter aufzunehmen, die mit den Inländern gemeinsam diese Akkumulatoren erzeugen sollten. Um es gleich vorwegzunehmen: Es ist nie ein Akkumulator aus diesem Werk hinausgegangen.“⁶⁰

Die Flugzeug-Fertigung der Heinkel-Werke sollte im weiteren Kriegsverlauf noch weiter intensiviert werden und so wurde dem Unternehmen die eigens dafür aufbereitete Seegrotte in Hinterbrühl zur Verfügung gestellt. Gegen Ende 1944 wurde ein neues Konzentrationslager nahe der Grotte errichtet, zu dem zahlreiche Häftlinge aus Floridsdorf überstellt wurden. Die Lagerleitung verblieb jedoch im 21. Gemeindebezirk. Weitere Produktionsstätten waren ab Dezember 1944 auch die Schwechater Brauereikeller, besser bekannt als „Santa I“ und „Santa II“.⁶¹

59 vgl. Benz 2006, 449-453.

60 Junge Generation Floridsdorf 1989, 16.

61 vgl. Benz 2006, 449-453.

Die Anzahl der Häftlinge des KZ-Außenlagers Floridsdorf⁶² erhöhte sich über die Dauer der letzten beiden Kriegsjahre. Waren es am 13. Juli 1944 bereits 1.993 Inhaftierte, steigerte sich diese Zahl auf 2.723 bis Ende 1944. Den Höchststand an Gefangenen erreichte das Außenlager im März 1945, als bei einer Zählung 2.737 Häftlinge notiert wurden. Bei der letzten Zählung Am 1. April 1945 – kurz vor der Evakuierung des Lagers und der Außenkommandos – waren es noch 2.720 Insassen.⁶³ Franz Allram gibt einen Einblick über die Zwangsarbeit am Gelände der Landmaschinenfabrik:

„Unser Betrieb war ein Nebenlager vom KZ Mauthausen, so hatten wir Griechen, Jugoslawen, Belgier, Franzosen, Tschechen, verschleppte Ukrainerkinder und russische Kriegsgefangene. Den Jugendlichen und russischen Kriegsgefangenen galt unsere ganze Sympathie, waren sie doch von allen die Ärmsten. Wir organisierten in unserer Abteilung, daß [sic] jeder einen Gefangenen betreute, wie es seine Lage erlaubte. Als Schweißer bekamen wir Milch, so konnten immer einige davon beteiligt werden. Es kam so, daß [sic] unsere Abteilung zu Weihnachten 1942 einen Wäschekorb voll Geschenken, meist Eßbarem [sic], den russischen Gefangenen brachte. Natürlich unter größter Vorsicht und Gefahr.“⁶⁴

Wegen der Bombardierung des Konzentrationslagers Floridsdorf Ende 1944 kam es sogar zur temporären Übersiedlung sämtlicher Häftlinge in die Räumlichkeiten der AFA-Fabrik. Im April 1944 belief sich die Gesamtzahl der KZ-Häftlinge im Außenlager Wien-Floridsdorf auf mindestens 829, wobei 454 Internierte in den Arbeitskommandos der Heinkel-Werke und 376 in der Akkumulatorenfabrik arbeiteten. Eine andere Quelle berichtete von etwa 400 Personen in den AFA-Werken.⁶⁵

62 Anzahl der Häftlinge der Arbeitskommandos in den Brauereikellern in Floridsdorf und Schwechat, den AFA-Werken und dem Kommando Hinterbrühl

63 vgl. Rabitsch 1967, XVI.

64 Allram o. J., 2 f

65 vgl. Benz 2006, 453 ff.

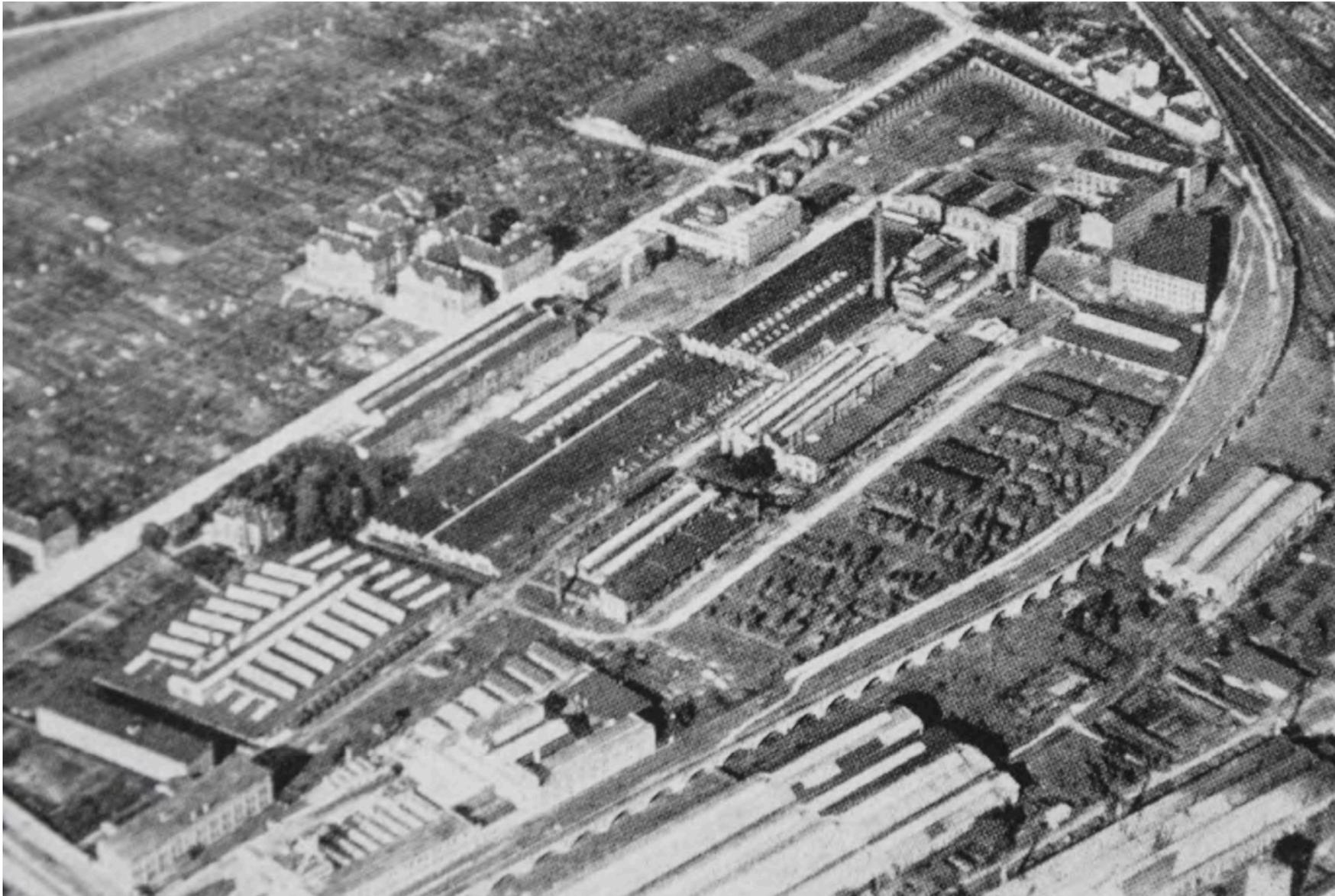


Abb. 21 Luftbild der Floridsdorfer Fabrik vor dem Zweiten Weltkrieg

Dr. Leo Turnheim, von 1943 bis 1945 Betriebsarzt in der Firma Hofherr-Schranz, rekonstruierte die Situation in der Akkumulatorenfabrik in den letzten Kriegstagen:

„[...] Daß es ein solches KZ gab, das habe ich erst zwei Wochen vor Kriegsende erfahren. [...] Ich mußte mir als Arzt das KZ anschauen. Da habe ich das erstmal [sic] dieses KZ gesehen, das in einem hinteren Teil der Fabrik lag. Diesen Eindruck werde ich nie vergessen. Es war in einem großen Saal, ein Lager, zwei Stockwerke übereinander, und dort lagen Tote und Lebendige nebeneinander, mit geschwollenen Bäuchen. Einer dieser Leute sagte, als er uns sah: „Menschen kommen.“ Ich werde den Ausspruch von diesem Mann nie vergessen, der da unter den Toten lag. [...] Wie viele Leute es waren, weiß ich nicht. Es können 50, es können mehr oder weniger gewesen sein, das kann ich nicht genau sagen. Es war ein schrecklicher und für mich unvergesslicher Eindruck, diese Leute in dem Zustand zu sehen.“⁶⁶

Durch den Vormarsch der sowjetischen Truppen wurden die Gefangenen schließlich ins Stammlager Mauthausen verlegt. Die Evakuierung der unterschiedlichen Arbeitskommandos erfolgte getrennt voneinander. Von den 1.884 Häftlingen des Unterkommandos Mödling-Hinterbrühl wurden bis zum Erreichen des Stammlagers Mauthausens 200 Menschen getötet. Auf dem 200 Kilometer langen Fußmarsch konnten 56 Häftlinge fliehen. Bei den Häftlingen in den Floridsdorfer Brauereikellern und den AFA-Werken wurden 121 kranke oder marschunfähige Häftlinge getötet, 22 Gefangenen gelang die Flucht.⁶⁷ Heute steht ein Gedenkstein an dem ehemaligen Standort des Konzentrationslagers Floridsdorf in der Hopfengasse 8. Heute befindet sich dieser in der Prager Straße 33 vor dem Bezirksmuseum Floridsdorf.⁶⁸

66 Junge Generation Floridsdorf 1989, 16.

67 vgl. Benz 2006, 451.

68 vgl. ebenda, 452.



Abb. 22 Gemälde der Zerstörungen



Abb. 23 Luftbild der Zerstörungen

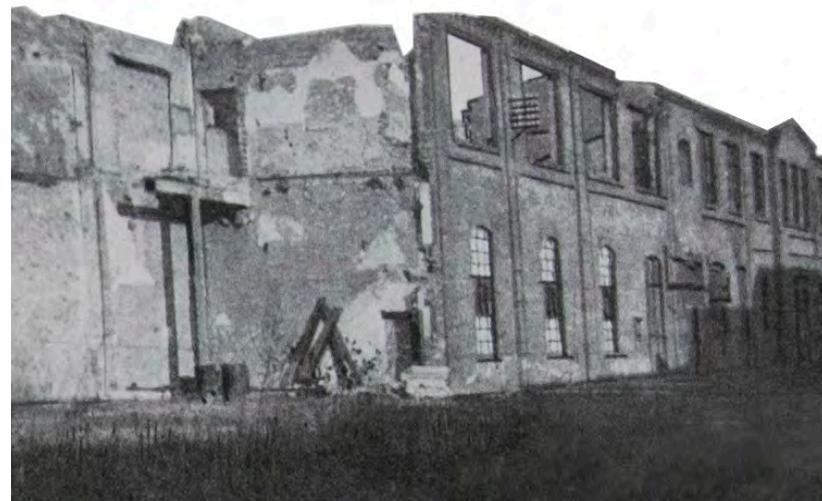


Abb. 24 Luftbild der Zerstörungen

Auf Floridsdorf wurden bis Kriegsende insgesamt 17 Luftangriffe geflogen. Die Zerstörung der Landmaschinenfabrik belief sich auf rund 80 Prozent der Fabriksgebäude und 70 Prozent der Maschinen. 357 Einschläge wurden gezählt. Das Gelände der Hofherr-Schranz landwirtschaftlichen Maschinenfabrik lag in Schutt und Asche.⁶⁹

6.6 Nachkriegszeit 1945 bis 1958

Die Demontage der noch intakten Maschinen konnte 1945 nur durch die Interventionen des damaligen Staatssekretärs Ing. Leopod Figl verhindert werden. Ein möglicher Neustart war also nicht völlig ausgeschlossen. Während des Zweiten Weltkriegs noch Arbeitgeber von 2.364 Beschäftigten, startete das verstaatlichte Unternehmen den Neuanfang mit nur 364 Arbeitern, 36 Lehrlingen und 143 Angestellten, die sich umgehend an die Aufräumarbeiten machten. Wichtigstes Ziel war die Beseitigung der Trümmer und die Instandsetzung der Maschinen zur erneuten Produktionsaufnahme.⁷⁰

Im Juni 1946 beschlagnahmte die UdSSR die Fabrik als „Deutsches Eigentum“ und führte fortan den Betrieb. Als einer von rund 300 USIA-Betrieben waren der Landmaschinenfabrik die Hände gebunden. Durch die sowjetische Besatzung erhielt das Unternehmen auch keine Aufwendungen aus dem so wichtigen „European Recovery Program“, besser bekannt als „Marshall-Plan“.⁷¹

69 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 32.

70 vgl. ebenda, 42.

71 vgl. Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 22.

Unternehmensgeschichte

Der Produktionsschwerpunkt wurde weg von Landwirtschaftsmaschinen hin zu anderen Gütern gelenkt. Der Absatz sank kontinuierlich und der zwischenzeitliche Stand von 1.108 Beschäftigten im Dezember 1948 konnte nicht lange aufrechterhalten werden, da die Kunden sich an andere Hersteller wandten.⁷²

„Gegen eine Zahlung von \$ 150 Millionen in Form von Warenlieferungen kann die [österreichische] Bundesregierung die USIA-Betriebe mit Ausnahme der Erdölfelder freikaufen. Hierfür müssen nochmals \$ 200 Millionen im Wege von Erdöllieferungen an die damalige UdSSR bezahlt werden.“⁷³

Durch den Österreichischen Staatsvertrag am 15. Mai 1955 ging das Unternehmen Hofherr-Schranz schließlich wieder in österreichisches Staatseigentum über. In den folgenden Jahren versuchte man durch den Bau von lizenzierten Porsche-Traktoren wieder an frühere Erfolge anzuknüpfen, der technische Fortschritt in der Fertigung von Landmaschinen konnte jedoch nicht mehr aufgeholt werden.⁷⁴

72 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 42-46.

73 Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 23.

74 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 42-46.

6.7 Niedergang des Großunternehmens 1958 bis 1970

Das 1897 in Weiz von Franz Pichler und Cornel Masal gegründete Unternehmen „Weizer Elektrizitätswerk Franz Pichler & Co.“ (heute: Elin AG) übernahm 1958 mit der Floridsdorfer Gießerei erste Teile der mittlerweile verstaatlichten Hofherr-Schranz AG.⁷⁵ 1968 wurde das Firmengelände schließlich an die Elin-Union verkauft. Das Unternehmen Hofherr-Schranz fusionierte 1969 mit den Trauzl-Werken und übersiedelte in die nahegelegenen Trauzl-Werke in Strebersdorf. Die Belegschaft fasste damals noch rund 500 Angestellte. Im Jahr darauf folgte eine weitere Fusion, wodurch das einstige Großunternehmen in die „Böhlerwerke AG“ eingegliedert wurde.⁷⁶

Anfang der 1970er Jahre wurden die Standorte der Elin-Union in Ottakring und Stadlau auf das Gelände der ehemaligen Landmaschinen-Fabrik verlegt und somit zentralisiert. Aufgrund der Zusammenführung der Unternehmensstandorte in Floridsdorf wurde auf dem Gelände der Hofherr-Schranz ein zweiter Baukörper für die eigene Produktion errichtet.⁷⁷

⁷⁵ vgl. Mathis 1987, 91-95.

⁷⁶ vgl. ebenda 152 f.

⁷⁷ vgl. ebenda, 91-95.



Abb. 25 Luftbild der Floridsdorfer Fabrik vor dem Zweiten Weltkrieg

6.8 Entwicklung in England 1857 bis 1947

Der englische Mutterkonzern „Clayton & Shuttleworth“ stieg Mitte des 19. Jahrhunderts zum Marktführer für Dampfmaschinen in England auf. Als 1862 vom Industriellen John Fowler der Dampfpflug erfunden wurde, ging der Traditionsbetrieb mit der aufstrebenden „Fowler & Co Ltd.“ eine Kooperation ein. Fowler übernahm in dieser Partnerschaft allerdings rasch die Verantwortung und produzierte die Landmaschinen nach eigenem Ermessen. Die Kooperation der beiden Unternehmen blieb jedoch – zumindest auf dem Papier – bestehen. Der Absatz ließ wegen der vorherrschenden Boden- und Wetterverhältnisse in England aber zu wünschen übrig. Modelle, die in Amerika sehr gut ankamen, wurden auf der Insel nicht angenommen. Aufkommende Konkurrenz und wirtschaftliche Rückschläge setzten „Clayton & Shuttleworth“ zusätzlich unter Druck. Als schließlich 1928 der Versuch einen äußerst fortschrittlichen Mähdrescher auf den Markt zu bringen, fehlschlug, stand das traditionsreiche Unternehmen vor massiven Geldproblemen. Im Jahr 1947 fusionierte das krisengeschüttelte Unternehmen schließlich mit Fowler & Co zu „Marshall-Fowler“. Im selben Jahr wurde das Unternehmen jedoch von der Konkurrenzfirma „Marshall, Sons & Co Ltd“ einverleibt, welche in späteren Jahren wiederum von „Leyland“ übernommen wurde.⁷⁸ Die Fabrikgebäude bestehen zum Teil noch heute im Lincolner Hafen Stamp End.⁷⁹

78 vgl. Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben 2013, 12-15; 50-55.

79 vgl. Google Maps (1/2017): Screenshot Clayton & Shuttleworth in Lincoln. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

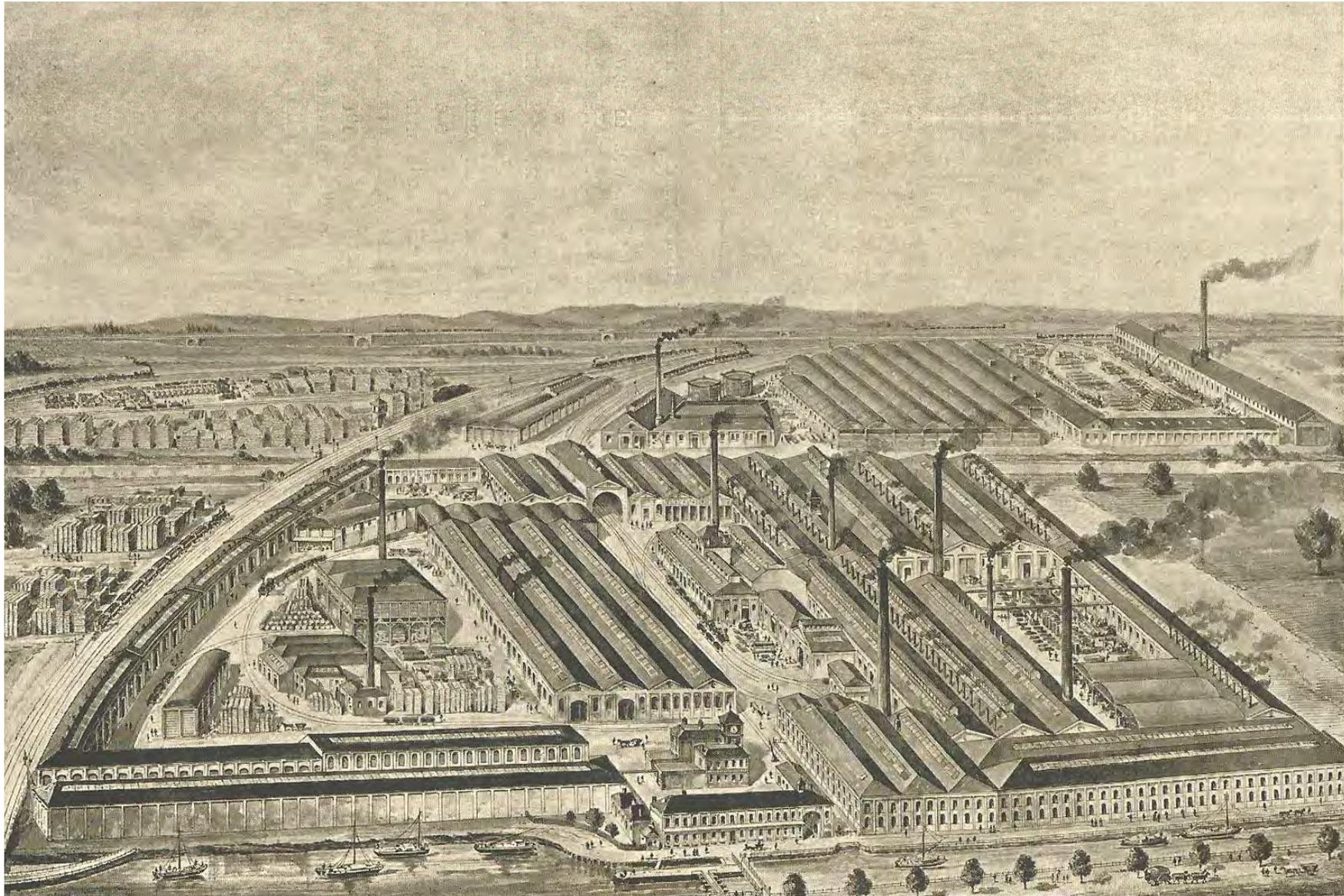


Abb. 26 Historische Ansicht der Clayton & Shuttlesworth Landmaschinenfabrik in Lincoln, England



Abb. 27 Heutige Ansicht der Clayton & Shuttleworth Landmaschinenfabrik in Lincoln, England

6.9 Das Vermächtnis der Floridsdorfer Fabrik

Neben den zwei noch bestehenden Bauwerken finden sich weitere Spuren des einstigen Großunternehmens Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth in Wien. Mit dem Umzug des Unternehmens Clayton & Shuttleworth auf das Fabrikgelände in Floridsdorf entstand 1906 auch die nach dem englischen Gründervater benannte Shuttleworthstraße im Norden des Areals, an der sich einst die Hauptfront der Landmaschinenfabrik erstreckte.⁸⁰

In Favoriten wurde 1909 zu Ehren des im selben Jahr verstorbenen Industriellen Mathias Hofherr (1829 bis 1909) am ehemaligen Standort der Landmaschinenfabrik Hofherr & Schrantz in Favoriten die Reisingergasse zur Hofherrgasse umbenannt.⁸¹ Das von Josef Grünhut entworfene Ehrengrab der Familie Hofherr findet man seit 1910 am Wiener Zentralfriedhof am vierten Tor des ersten Rondeaus, Nummer sieben, dem evangelischen Teil des Friedhofes. Es zeigt einen auf einem Pflug sitzenden Arbeiter, der sich auf einen Hammer stützt und nachdenklich gen Boden blickt.⁸²

Im Floridsdorfer Straßenverzeichnis findet sich seit ihrer Umbenennung 1971 ebenfalls die Hofherr-Schrantz-Gasse in Strebersdorf. Sie befindet sich an jenem Standort, an dem die Landmaschinenfabrik nach der Fusionierung mit den Trauzl-Werken gesiedelt ist. Im Norden schließt treffenderweise die Trauzlgasse an.⁸³

80 vgl. Stadt Wien 11/2017. Shuttleworthstraße. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Shuttleworthstraße](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Shuttleworthstra%C3%9Fe), zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

81 vgl. Stadt Wien 7/2017. Hofherrgasse. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Hofherrgasse>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

82 vgl. Abraham o.J.: Evangelische Ehrengräber Tor 4. http://www.viennatouristguide.at/Friedhoefer/Zentralfriedhof/Tor4_ev/html_ehrengraeber/rondeau_07_hofherr.htm, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

83 vgl. Stadt Wien 6/2017. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Hofherr-Schrantz-Gasse>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Die heutige Adresse des Wasserturms und des Maschinenmagazins ist die Louis-Häftiger-Gasse 12, benannt nach dem Schweizer Bankangestellten,⁸⁴ der 1945 gegen Ende des Zweiten Weltkrieg für das Internationale Komitee des Roten Kreuzes tätig und maßgeblich an der Befreiung des Konzentrationslagers Mauthausens und Gusens beteiligt war. Zudem verhinderte Häftiger die Ermordung zehntausender Häftlinge durch die geplanten Sprengungen des Gusener Stollens und des unterirdischen Flugzeugwerks in St. Georgen a.d. Gusen.⁸⁵

Der englischen Landmaschinenfabrik Clayton & Shuttleworth wurde im Roman „Die Wasserfälle von Slunj“ von Heimito von Doderer aus dem Jahr 1963 zudem ein literarisches Denkmal gesetzt. Die Handlung des Buches ist der Aufbruch in ein neues Zeitalter. Der staatliche Fernsehsender ORF brachte im Jahr 2002 einen gleichnamigen Film zur literarischen Vorlage heraus.⁸⁶

84 Eine Abhandlung zur Person Louis Häftiger findet sich in der Diplomarbeit von Johannes Starmühler aus dem Jahr 2008 (http://othes.univie.ac.at/447/1/01-22-2008_0104393.pdf)

85 vgl. Wikipedia 2016. Louis Häftiger. Online verfügbar unter https://de.wikipedia.org/wiki/Louis_Häftiger, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

86 vgl. APA 2001: ORF-Dreharbeiten zu Doderer-Verfilmung „Die Wasserfälle von Slunj“. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20010830_OTS0121/orf-dreharbeiten-zu-doderer-verfilmung-die-wasserfaelle-von-slunj, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Unternehmensgeschichte

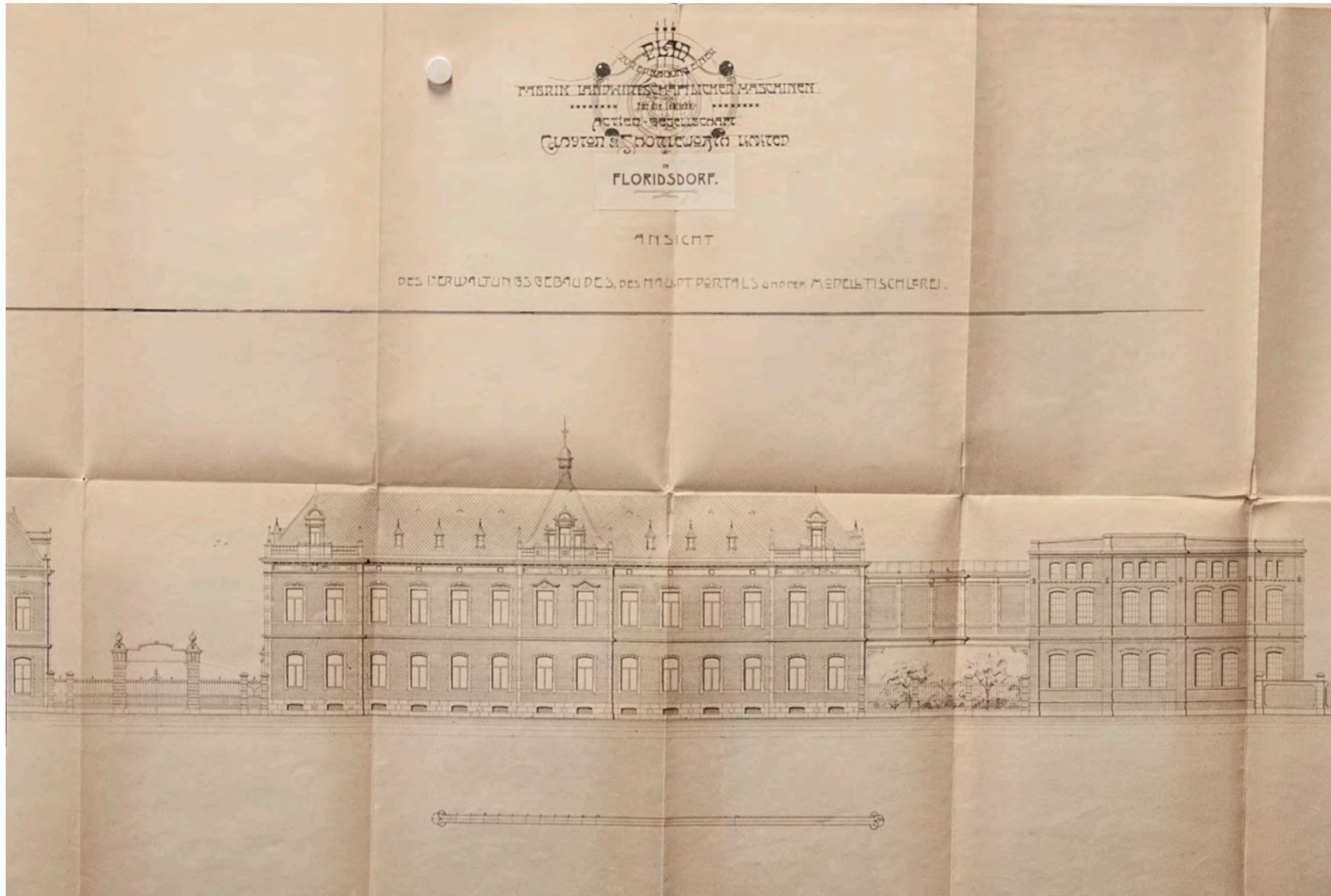


Abb. 28 Ansicht der Hauptfassade der Floridsdorfer Fabrik an der Shuttleworthstraße um 1905

7. Baugeschichte

7.1 Bauphase 1903 bis 1905

Nachdem die Niederlassung von Clayton & Shuttleworth in der Marxergasse wegen der großen Nachfrage an Landmaschinen schnell zu klein wurde, entschloss man sich zum Kauf eines Betriebsgeländes an der Nordbahntrasse in Floridsdorf mit rund 140.000 Quadratmetern Grundfläche⁸⁷. Von diesen Bauten ist heute nur noch der Wasserturm erhalten.

7.1.1 Architekten Franz Anderle und Wilhelm Schmitzek senior

Für den Neubau der Landmaschinenfabrik an der Shuttleworthstraße von 1903 bis 1905 wurde das Architektenduo Schmitzek und Anderle beauftragt.⁸⁸ Neben dem Architekturbüro war das „Technische Bureau Eduard Pabritz“ als Statikbüro für das Bauvorhaben tätig.⁸⁹ Neben der Fabrik im 21. Bezirk schufen Schmitzek und Anderle bereits 1906 mit der Fabrik Samuel Meisel in der Fernkorngasse 37 bis 39 in Favoriten einen weiteren Industriebau. An dessen Stelle steht heute allerdings ein Wohnbau. Darüber hinaus realisierte das Architekturbüro W. Schmitzek & F. Anderle Stadtbaumeister sechs Wohnbauten und eine Volksschule in Wien.⁹⁰

87 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 11.

88 vgl. AzW 1/2006, Franz Anderle. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/8.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

89 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1903 bis 1905.

90 vgl. AzW 1/2006, Franz Anderle. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/8.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Baugeschichte

„Wilhelm Schimitzek sen. und Franz Anderle können als typische Vertreter des – wie damals formuliert wurde – ‚falschen Secessionismus‘ gelten. Sie zeigten sich – insbesondere bei der Konzeption der Gebäude – dem Späthistorismus verpflichtet, während sie sich bei der Wahl der Dekorationsformen als moderne Architekten präsentierten.“⁹¹

Anderle wurde am 2. April 1847 in Breclav vulgo Lundenburg in Mähren (heute: Tschechien) an der österreichischen Grenze der Donaumonarchie geboren. Aus seinen zwei Ehen gingen fünf Kinder hervor. Von 1863 bis 1864 belegte er Vorstudien an der Technischen Hochschule in Brünn, bis er schließlich ab 1864 für drei Jahre an das k. k. polytechnische Institut (heute: Technische Universität) in Wien kam, wo er seine Ausbildung abschloss. 1882 trat Anderle erstmals als Bauunternehmer in Erscheinung, ehe er ab 1885 als behördlich autorisierter Zivilingenieur agierte. 1903 erlangte Franz Anderle schließlich die Baumeisterkonzession. Ein Jahr darauf eröffnete er gemeinsam mit seinem langjährigen Partner Wilhelm Schimitzek senior das Architekturbüro „W. Schimitzek & F. Anderle Stadtbaumeister“ in der Nordbahnstraße 52 in Wien Leopoldstadt. Bei den Bauten vor 1903 trat Anderle lediglich als Bauherr neben Schimitzek auf, da ihm zu jener Zeit noch die Architektenbefugnis fehlte. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass er bereits davor in die Planungen involviert war. Ab 1910 war Anderle Geschäftsführer des Architekturbüros und nach dem Tod seines Partners 1914 führte er das Büro alleine weiter. Anderle war zudem als Sachverständiger und Schätzmeister tätig. Er verstarb am 12. September 1922 im Alter von 75 Jahren in Wien.⁹²

91 AzW 1/2006, Franz Anderle. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/8.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

92 vgl. ebenda

Schimitzek erblickte ebenfalls im Jahr 1847, angeblich in Leimowitz – einem nicht lokalisierten Ort – in Schlesien (heute: Polen beziehungsweise Deutschland), das Licht der Welt. Mit seiner Ehefrau Luise Krämer hatte er fünf Kinder, darunter Hans, Franz und Wilhelm jun., die später ebenfalls als Architekten arbeiteten. Über seinen akademischen Werdegang ist nichts bekannt. Die Bekanntschaft der beiden Architekten Schimitzek und Anderle begann spätestens 1895, als die beiden zusammen im fünften Wiener Gemeindebezirk zwei Häuser errichteten. 1904 gründeten die langjährigen Weggefährten das gemeinsame Architekturbüro.⁹³

7.1.2 Städtebauliche Situation

Trotz der städtebaulichen Entwicklung durch die Eingemeindung Floridsdorfs und der Ansiedlung von Industriebetrieben gab es Anfang des 20. Jahrhunderts neben den Industriebetrieben zahlreiche landwirtschaftlich genutzte Grundstücke und Brachflächen am Stadtrand Wiens. Das Gelände der Landmaschinenfabrik an der Shuttleworthstraße schloss nach dessen Fertigstellung im Süden an die Lokomotiv-Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an. Im Osten befand sich die Nordbahn. Nördlich gab es lediglich kleine Parzellen von Ackerflächen und an der Brünner Straße westlich wurden die landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nur durch wenige Gebäude aufgelockert.⁹⁴

93 AzW (2/2006): Wilhelm Schimitzek sen. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/539.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

94 vgl. Schubert et al. 2001, 39 sowie vgl. Stadt Wien 4/2017. Generalstadtplan 1912 Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt abgerufen am 05.10.2017.



Abb. 29 Ansicht der Floridsdorfer Fabrik von der Shuttleworthstraße um 1905

Öffentlicher Verkehr und Infrastruktur

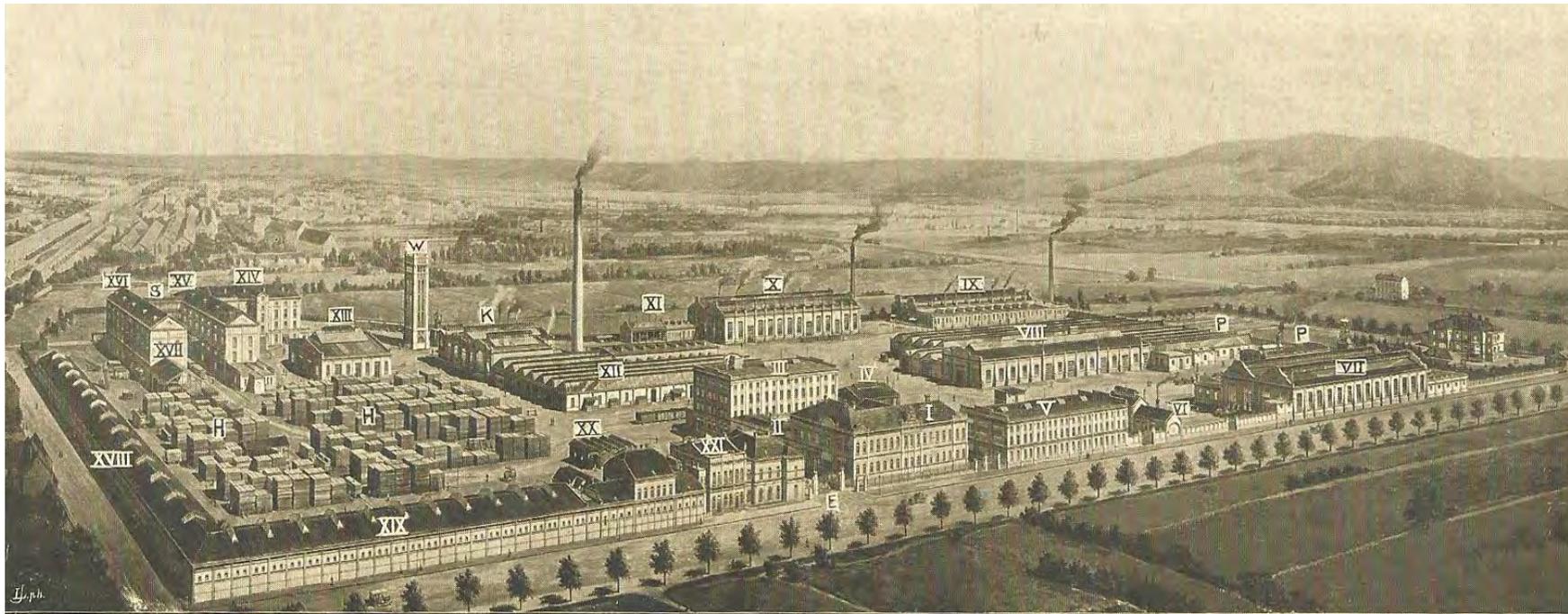
Das Gelände an der Shuttleworthstraße war durch die Anbindung an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sehr gut erschlossen. Gleise führten von den Eisenbahnschienen direkt auf das Betriebsgelände der Landmaschinenfabrik. Die die An- und Ablieferung konnte dadurch problemlos durchgeführt werden. Zudem gab es ausreichend Platz für eine mögliche Erweiterung der Fabrik. Das Straßennetz in Floridsdorf bestand aus wenigen Hauptstraßen und auch der motorisierte Individualverkehr war noch nicht stark ausgeprägt.⁹⁵ Seit 1887 gab es mit dem nördlichen Streckennetz der „Dampftramway-Gesellschaft Krauß & Co“ von der Stephaniebrücke (heute: Salztorbrücke) bis nach Stammersdorf bereits ein öffentliches Verkehrsnetz mit einer Haltestelle an der Brünner Straße.⁹⁶ Die Angestellten benutzten für ihren täglichen Arbeitsweg vorwiegend Fahrräder.

7.1.3 Einrichtungen und Gebäude

Im folgenden Kapitel werden die Gebäude und Infrastrukturflächen der Floridsdorfer Fabrik um 1910 im Einzelnen beleuchtet. Reihenfolge und Nummerierung beziehen sich auf die “Abb. 30 Ansicht der Floridsdorfer Fabrik und den errichteten Bauten von 1903 bis 1905” auf Seite 58. Heute besteht aus dieser Bauphase auf dem Gelände nur noch der unter Denkmalschutz stehende Wasserturm.

95 vgl. Stadt Wien 4/2017. Generalstadtplan 1912 Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt abgerufen am 05.10.2017.

96 vgl. Stadt Wien 1/2017. Dampftramway. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Dampftramway>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.



GESAMTANSICHT DER FABRIK VON CLAYTON & SHUTTLEWORTH LTD. IN WIEN.

- | | | |
|--|---|---|
| E Haupteinfahrtstor. | IX Schmiede. | XVI Magazin für fertige Maschinen. |
| I Administrationsgebäude. | X Kesselschmiede. | XVII Probierraum für Dreschmaschinen. |
| II Korrespondenz für Bestandteile. | XI Probierraum für Dampflokomobilen. | XVIII Magazine für Dreschmaschinen etc. |
| III Magazin für Bestandteile. | XII Tischlerei. | XIX Magazine für große Maschinen etc. |
| IV Kistentischlerei und Wagnerei. | K Kraftzentrale. | H Holzplatz. |
| V Modellmagazin. | W Wasserturm. | XX Automobil- und Fahrrad-Garagen. |
| VI Metallgießerei. | XIII Anstreicherei für große Dreschmaschinen. | XXI Gebäude mit Bäder, Sanitätszimmer, |
| VII Graugießerei. | XIV Anstreicherei. | Musikzimmer, Speisesaal, Portierloge, |
| P Versuchsfeld. | XV Magazin u. Spedition f. fertige Maschinen. | Stallungen etc. |
| VIII Schlosserei, Dreherei, Montiergräume. | G Quergang. | |

Abb. 30 Ansicht der Floridsdorfer Fabrik und den errichteten Bauten von 1903 bis 1905

Die Fabrikanlage wies eine funktionelle Anordnung der einzelnen Bauten zueinander auf. Die Gebäude konnten grob in drei Nutzungen gegliedert werden. Zum einen in Infrastruktur-Anlagen, welche für die Abwicklung der Prozesse oder das Wohl der Arbeiter wichtig waren. Dazu gehörten das Administrationsgebäude, die Korrespondenz für Bestandteile und Reparaturen, das Gebäude mit Bädern, Sanitätszimmer, Musikzimmer, Speisesaal, Portierloge und Stallungen sowie die Automobil- und Fahrradgaragen. Sie waren im Bereich des Haupteingangs angeordnet und konnten so von Kunden und Personal gleichermaßen rasch erreicht werden. Ausnahmen waren die Kraftzentrale und der Wasserturm, die sich relativ zentral am Fabrikgelände befanden und somit kürzere Distanzen zur Versorgung der umliegenden Bauten zu überwinden hatten. Die verarbeitende Industrie bildete die zweite Gebäudetypologie. Besonders präzise wurde der Produktionsablauf vom Rohmetall zum fertigen Einzelteil angedacht. Das Ensemble an Gießereien und Schmieden war um die Schlosserei und Dreherei mitsamt Montierungsräumen angeordnet, wo in Folge die Weiterverarbeitung stattfand. Lagergebäude, in denen von Rohmaterialien und Einzelteilen bis hin zu fertigen Maschinen und Geräten sämtliche Waren lagerten, formten den letzten Typus und waren vor allem im südöstlichen Bereich der Anlage zu finden. Grund dafür war die direkte Anbindung an das Eisenbahnnetz der Kaiser Ferdinand Nordbahn.⁹⁷

Haupteinfahrtstor (E)

Das Haupttor bestand an der 750 Meter langen Hauptfassade an der Shuttleworthstraße zwischen dem Administrationsgebäude und einem Infrastrukturgebäude (XXI) und galt für Arbeiter und Kunden als Hauptverkehrsweg in und aus der Fabrik.⁹⁸

97 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 14; 20 f.

98 vgl. ebenda, 15.



Abb. 31 Zeichensäle (I)

Administrationsgebäude (I)

Rechterhand des Haupttors erstreckte sich das dreigeschoßige Administrationsgebäude, in welchem sich kommerzielle und technische Büros sowie Zeichensäle befanden. Im Souterrain gab es zudem eine Dunkelkammer und ein Archiv.⁹⁹

Korrespondenz für Bestandteile und Reparaturen (II)

Das im Anschluss an das Administrationsgebäude gelegene Magazin wurde ebenerdig durch einen Verbindungsgang erschlossen. Sämtliche Bestellungen sowie die Post kamen im Korrespondenzbüro an, wurden bearbeitet und schließlich weitergeleitet.¹⁰⁰

Magazin für Bestandteile (III)

Im Anschluss an das Administrationsgebäude stand das viergeschoßige Magazin für Bestandteile. Der Verbindungstrakt zwischen den beiden Bauteilen diente als Korrespondenz für Bestandteile und Reparaturen. Im Erdgeschoß gab es neben der Verpackungsstation außerdem das Expeditionsbüro für Ersatzteile. In den oberen Geschoßen lagerten die meistgefragtesten Ersatzteile, angefangen Mähmaschinenmessern bis hin zu ganzen Dreschkörben. Durch die steigende Zahl an verschiedenartigen Maschinen fasste das Lager im Jahr 1910 bis zu 36.000 verschiedene Bestandteile.¹⁰¹

99 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 15.

100 vgl. ebenda, 15.

101 vgl. ebenda, 15; 46.



Abb. 32 Expeditionsbüro für Ersatzteile (III)

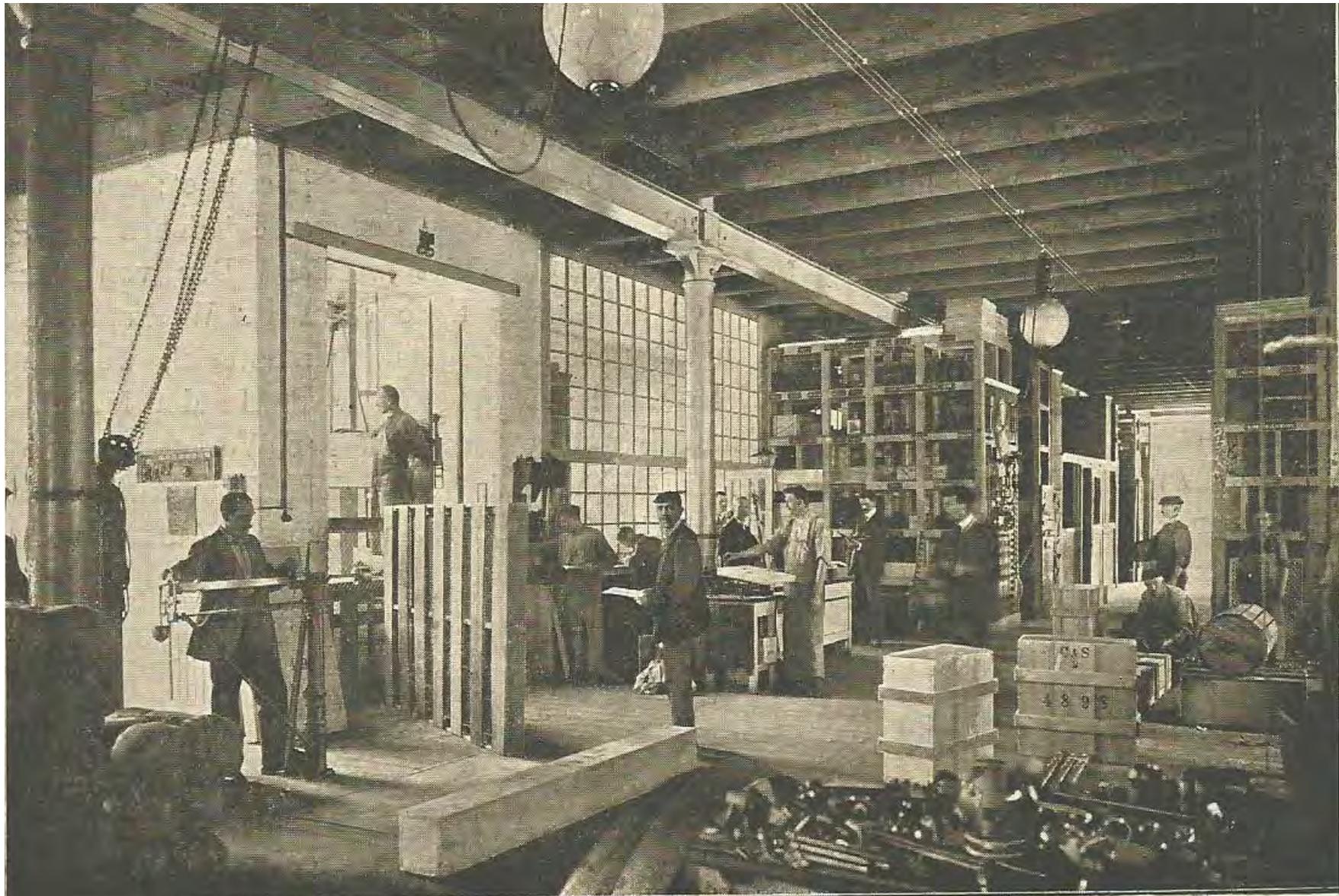


Abb. 33 Verpackungsstation im Expeditionslokal für Ersatzteile (III)



Abb. 34 Werkstätten des Modellmagazins (III)

Kistentischlerei und Wagnerei (IV)

Die ebenerdige Kistentischlerei und Wagnerei befand sich im Anschluss an das Magazin für Bestandteile. Hier wurden die hölzernen Karosserien der Landmaschinen gefertigt und zusammengebaut.¹⁰²

Modellmagazin und Werkstätten (V)

An der Shuttleworthstraße gelegen erstreckte sich neben dem Administrationsgebäude das dreigeschoßige Modellmagazin. Im Erdgeschoß wurden in der Modellwerkstatt die Negativformen für die späteren Gusseisenteile gefertigt. Daneben befand sich ein Werkstättenmagazin, in welchem die gebräuchlichsten Werkzeuge und Kleinteile für die umliegenden Betriebe gelagert wurden. Im Dachgeschoß bewahrte man verschiedene Holzarten für die Fertigung der Modelle auf.¹⁰³

Metallgießerei (VI)

Die Metallgießerei war in einem eigenen Gebäude rechts neben dem dreigeschoßigen Modell- und Werkstättenmagazin untergebracht. Sie war deutlich kleiner, erfüllte aber ähnliche Arbeiten wie die Graugießerei und hatte einen ähnlichen Maschinenpark.¹⁰⁴

102 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 15.

103 vgl. ebenda, 48.

104 vgl. ebenda, 43.

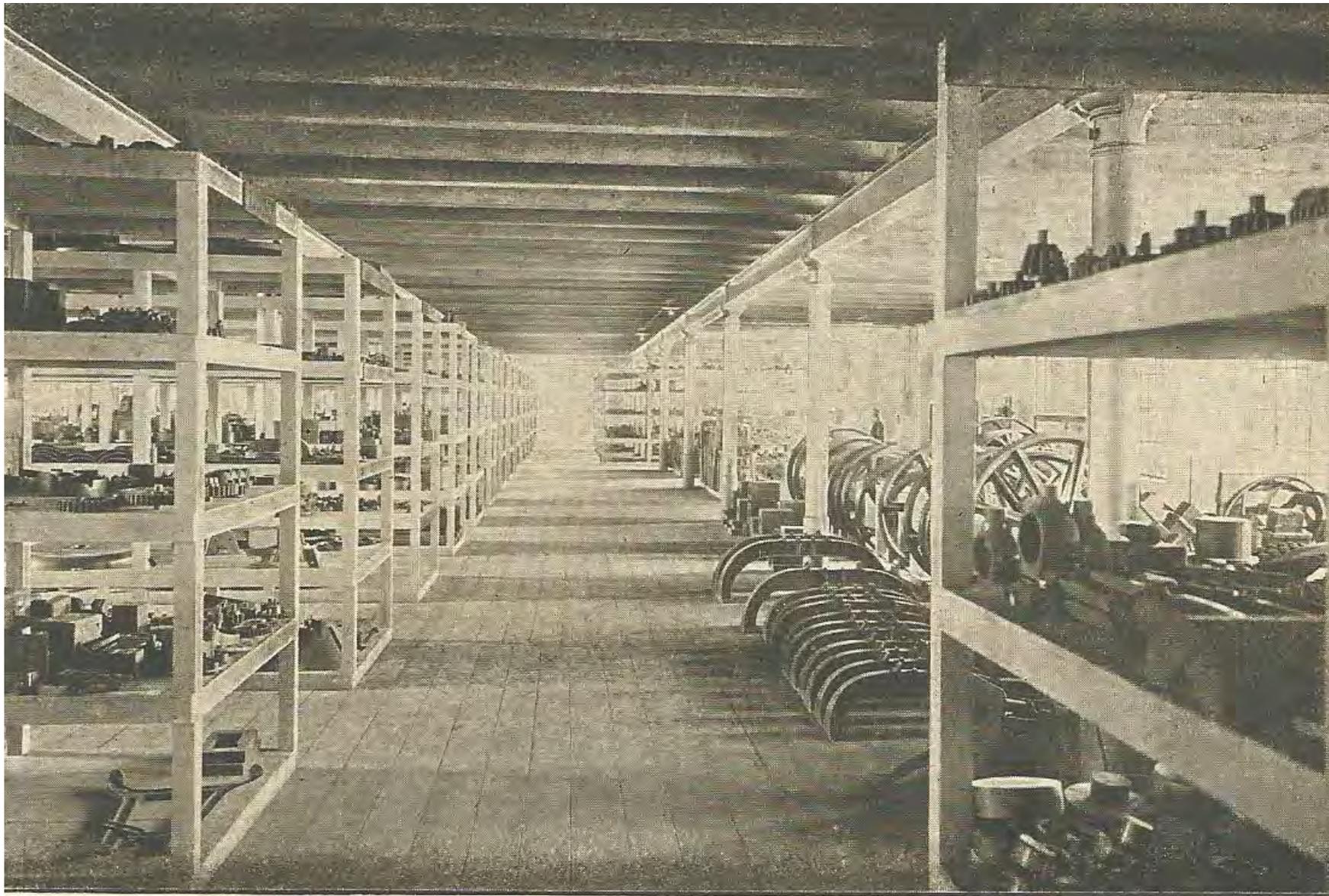


Abb. 35 Werkstättenmagazin des Modellmagazins (III)



Abb. 36 Schmelzöfen der Graugießerei (VII)



Abb. 37 Bereich der Hand- und Maschinenformer in der Graugießerei (VII)

Graugießerei (VII)

Am östlichen Rand der Fabrikanlage befand sich die eingeschobige Graugießerei auf einer Grundfläche von 3.570 Quadratmetern. Die Anlieferung des Roheisens erfolgte auf Gleisen, die bis zur Gießerei führten. Das Endprodukt bestimmte jeweils, woher das Roheisen bezogen wurde. Die Lieferungen kamen aus Böhmen, Ungarn oder Bosnien, aber auch aus Schweden, Schottland und Spanien. Anschließend wurde das Material zu Brucheisen verarbeitet. Dieses wurde dann unter der Beigabe von Koks und anderen Zugaben in den drei vorhandenen Kupolöfen geschmolzen. Die beiden größeren Öfen hatten ein Fassungsvermögen von zehn Tonnen, der wesentlich kleinere Ofen für Spezialgüsse fasste immerhin noch 900 Kilogramm. In den nächsten Arbeitsschritten wurde das Gusseisen in Form gebracht und schließlich gesandet und abgekühlt. Gussputzbänke entfernten den angefallenen Staub und erleichterten dadurch die Weiterverarbeitung durch die Angestellten. Jährlich wurden in der Graugießerei rund 30.900 Meterzehnern Roh- und Brucheisen und 350 Tonnen Koks zu 3.000 Tonnen Gusseisen verarbeitet.¹⁰⁵

Schlosserei, Dreherei sowie Montierungsräume (VIII)

Die mit rund 9.100 Quadratmetern flächenmäßig größte Produktionsstätte beherbergte die Schlosserei und Dreherei unter einem Sheddach sowie Montierungsräume unter einer Glasdachkonstruktion. Die verschiedenen Spezialmaschinen der Bohrerei und Dreherei nahmen mit 3.300 Quadratmetern mehr als ein Drittel der Fläche in Anspruch. An der Südfassade waren die Montierungsräume angeordnet, in welcher Lokomobile, Benzinmotore, Dreschmaschinen, Göpel montiert und kleinere Reparaturen für Kunden durchgeführt wurden. Zahlreiche weitere Werkstätten ergänzten die Montierungsräume. Kleinere Zubauten beherbergten außerdem Glühöfen, Schmiedefeuer, eine Schweißanlage und eine eigene Schleiferei.¹⁰⁶

105 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 41 f.

106 vgl. ebenda, 29; 31 ff.

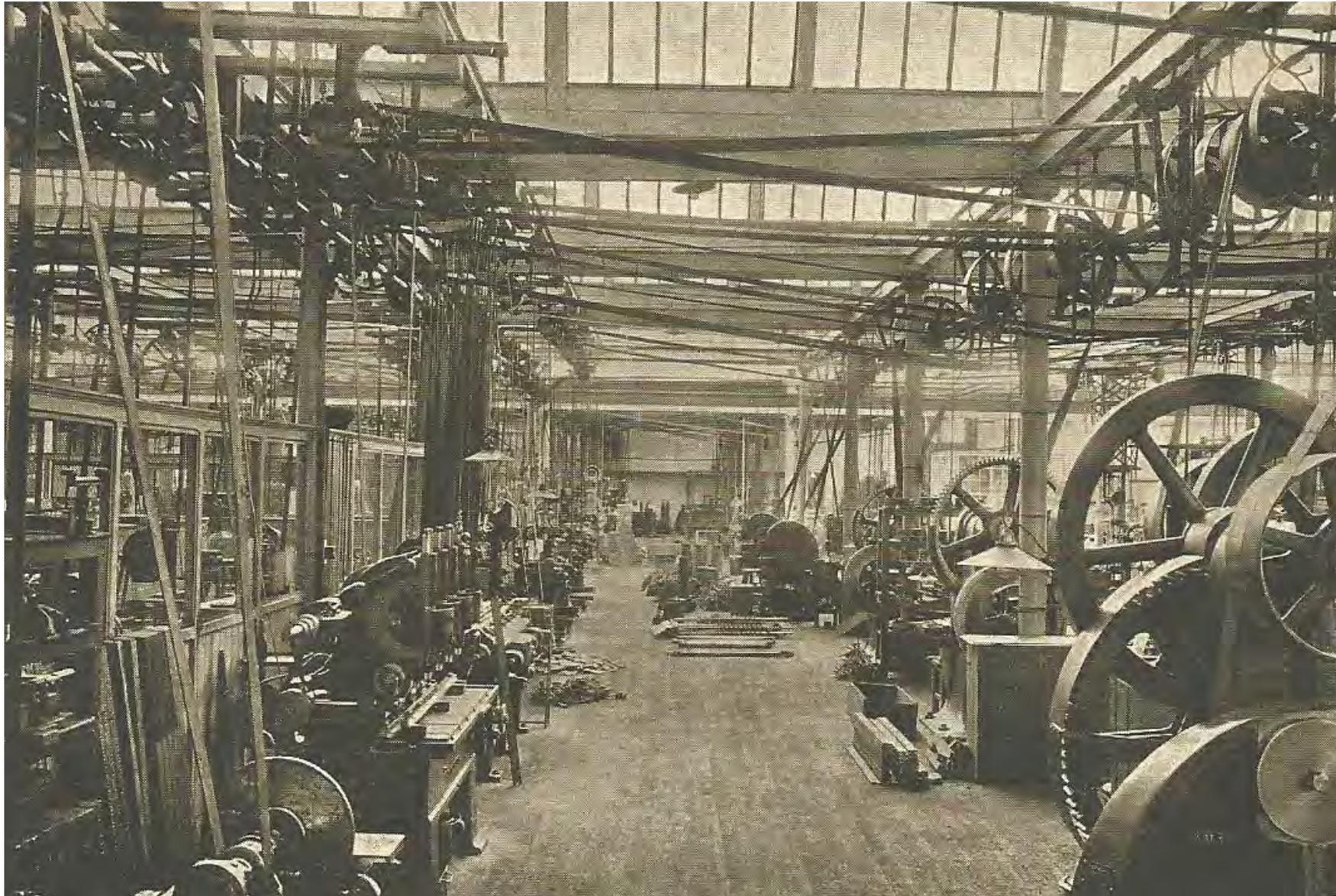


Abb. 38 Werkstätten für Bor-, Hobel-, Fräse- und Pressmaschinen (VIII)

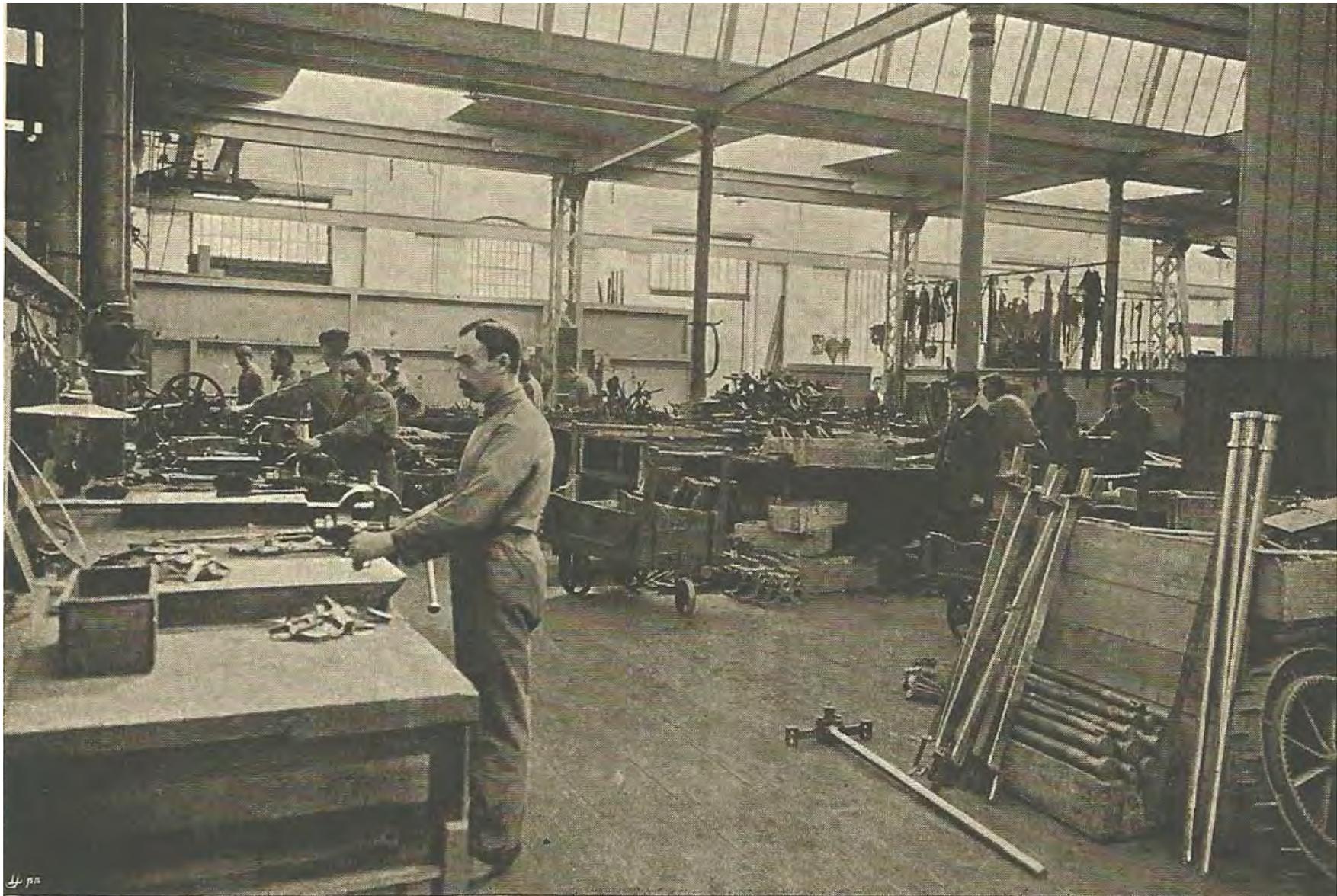


Abb. 39 Appreturwerkstätte für Bestandteile zu Dreschmaschinen (VIII)



Abb. 40 Appreturwerkstätte für das Fertigstellen von Bestandteilen (VIII)



Abb. 41 Teilansicht der Schmiede (IX)



Abb. 42 Ausfussungsstelle für Schmiedeeisen und Kontrollbüro (IX)

Schmiede (IX)

Die Schmiede war ein ebenerdiger Bau mit 2.640 Quadratmetern Nutzfläche, dessen Dacheindeckung zum Großteil aus Glasoberlichtern bestand. Die Holzschalung in der Dachebene wurde aus Brandschutzgründen zusätzlich mit Zinn verkleidet. Träger und Stützen aus Eisenfachwerken bildeten die Tragkonstruktion. Neben dem Eisenmagazin befanden sich im Betrieb mit Pressen, Walzen, Lufthämmer und Glühöfen zur Verarbeitung der Materialien ähnliche Einrichtungen wie in der Kesselschmiede.¹⁰⁷

Kesselschmiede (X)

Die Kesselschmiede glich von der Konstruktion jener der Schmiede, allerdings nahm sie mit 3.010 Quadratmetern Grundfläche etwas mehr Platz ein. An diesem Ort stemmten pneumatische Pressen die Bleche in die gewünschte Grundform. Hydraulischen Pressen brachten diese anschließend in ihre finale Form und nieteten die Bleche zusammen. Für die Manipulation der fertigen Kessel oder schwerer Bleche kamen drei Laufkräne, welche eine Nutzlast von 2.000 beziehungsweise 4.000 Kilogramm aufnehmen konnten, zum Einsatz. Der Betrieb verfügte zudem über Schweißanlagen, Bohrmaschinen, Glühöfen und Schmiedefeuer.¹⁰⁸

107 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 38 ff.

108 vgl. ebenda, 34 ff.

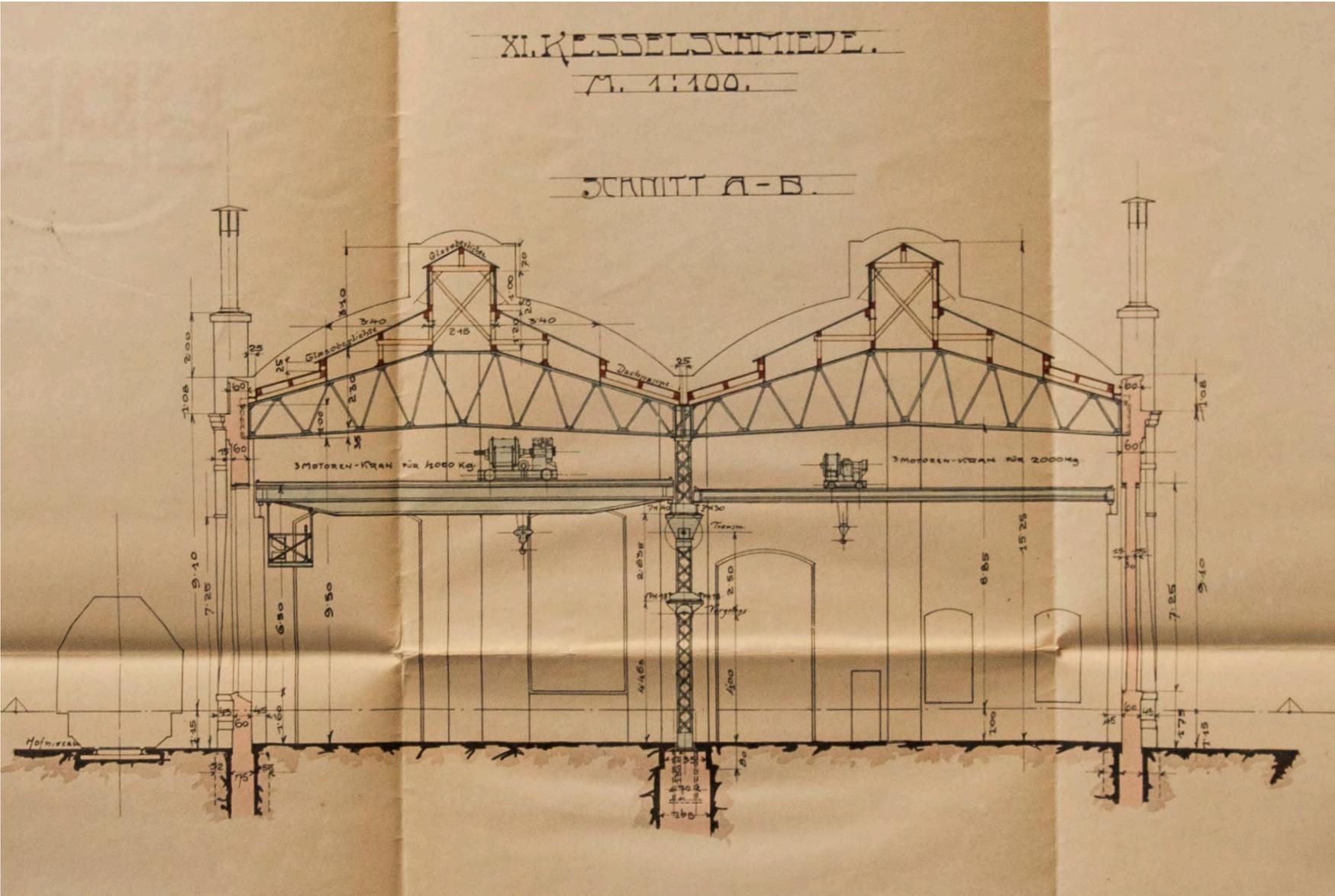


Abb. 43 Schnitt A-B durch die Kesselschmiede (X)



Abb. 44 Teilansicht der Kesselschmiede (X)

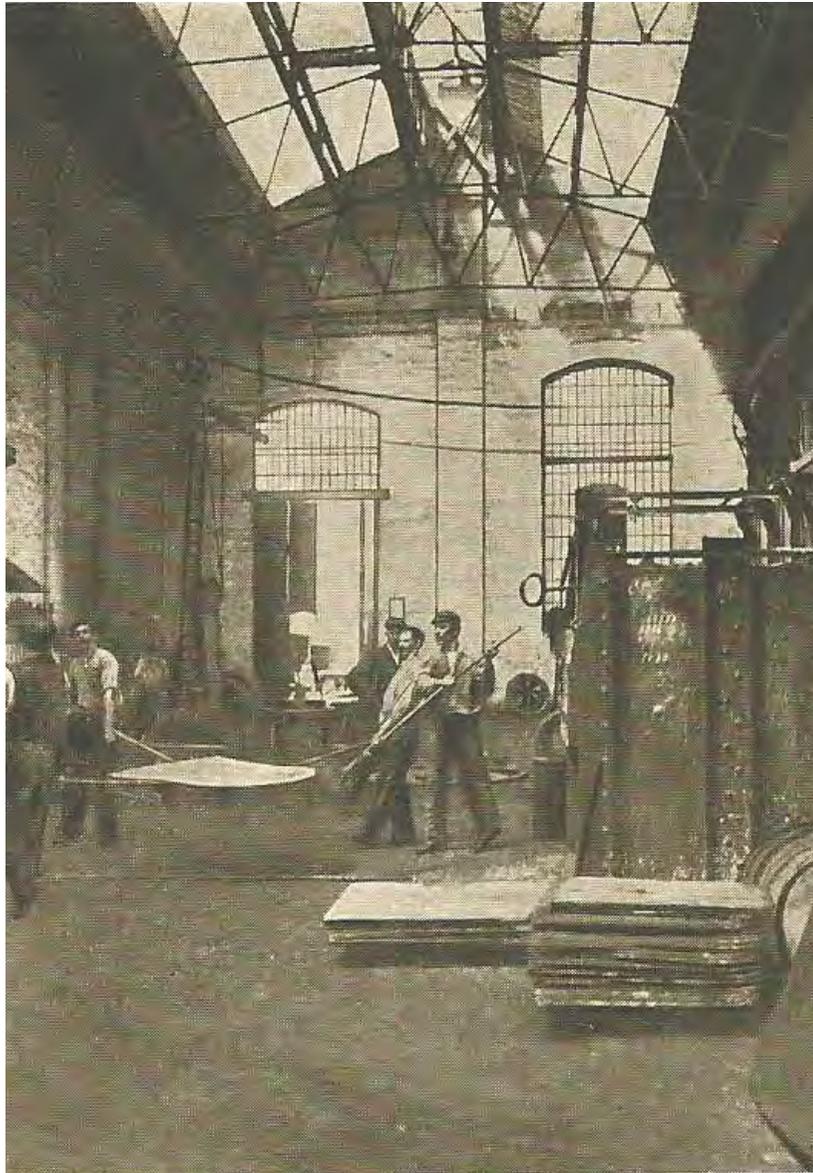


Abb. 45 Transport des Formblechs vom Glühofen zur Presse (X)



Abb. 46 Einführen des Blechs unter die Presse



Abb. 47 Hydraulische Presse in Arbeit



Abb. 48 Entnehmen des geformten Blechs



Abb. 49 Montierungshalle für Lokomobile (X)



Abb. 50 Ansicht der Steinmetzwerkstätte



Abb. 51 Montierungshalle für Dreschmaschinen und elektrischen Laufkränen (XII)

Steinmetzwerkstätte

Zwischen der Schmiede und Kesselschmiede befand sich der Verschlag der Steinmetze. Wände und Dach waren lediglich in Wellblech ausgeführt, die Stützen bestanden aus Holz. In der Werkstätte wurden die eigens aus Frankreich importierten Steine für den Mahlprozess beschlagen.¹⁰⁹

Probierraum für Dampflokomobilen (XI)

Neben der Kesselschmiede befand sich der ebenerdige Verschlag des Probierraums für Dampflokomobilen. Hier wurden ausschließlich Lokomobilen überprüft, bevor diese in den Verkauf gelangten.¹¹⁰

Tischlerei (XII)

Die Tischlerei war als ebenerdiger Bau auf 4.400 Quadratmetern Grundfläche ausgeführt und besaß ein Sheddach. Vom gegenüberliegenden Holzplatz bezog man die vorgeschnittenen Holzplanken. In der Tischlerei wurden zum einen Dreschmaschinen und deren Ausstattung hergestellt, zum anderen fertigte man dort auch Gestelle und andere Bestandteile von Maschinen, welche anschließend zur Fertigstellung in die Montierungsräume der Schlosserei und Dreherei überstellt wurden. In der anderen Hälfte der Tischlerei befanden sich Holzbearbeitungsmaschinen wie Hobel, Schleif- und Bohrmaschinen und verschiedenste Sägen.¹¹¹

109 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 41.

110 vgl. ebenda, 16.

111 vgl. ebenda, 25; 28 f.

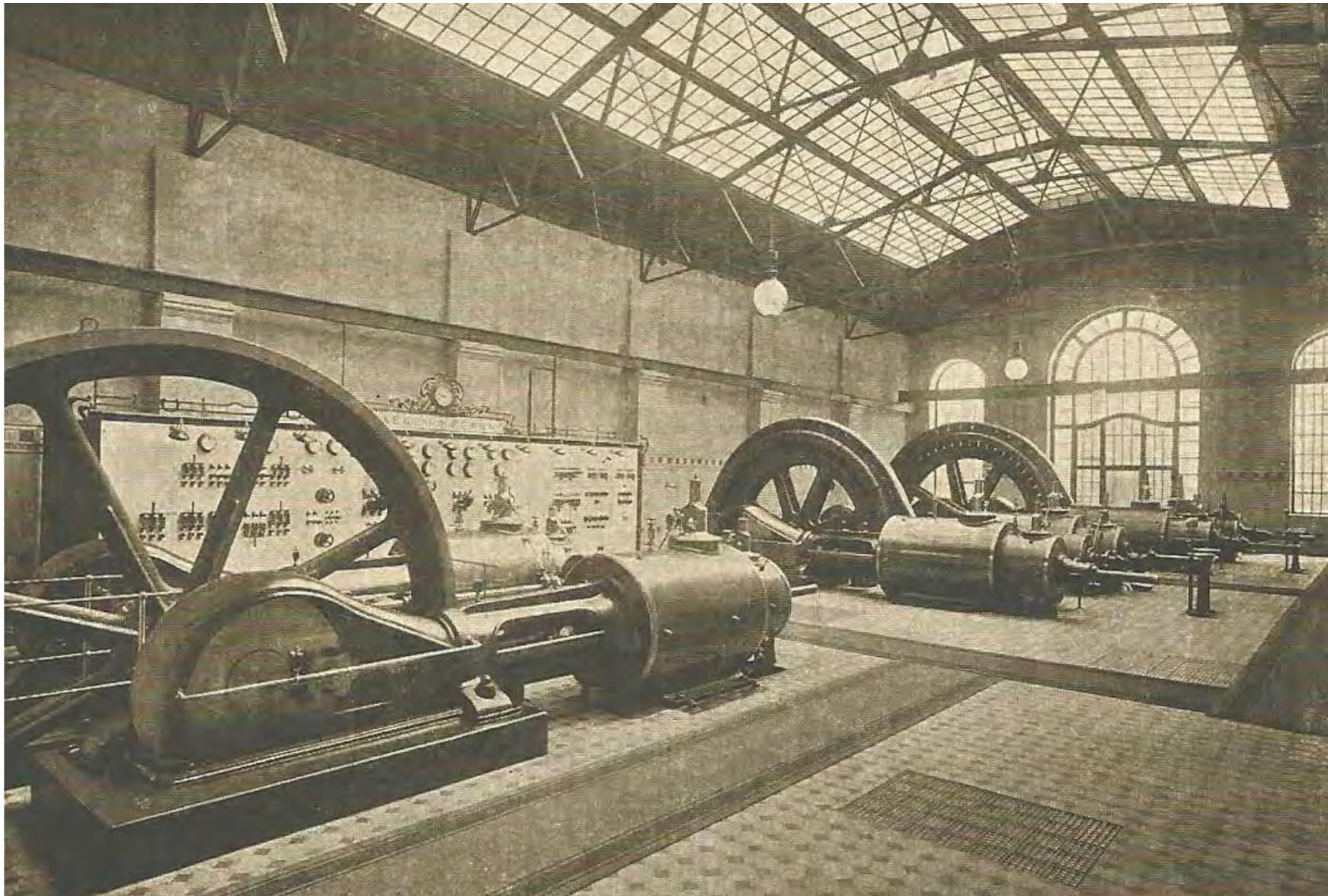


Abb. 52 Heißdampfmaschinen im Maschinenhaus (K)

Kraftzentrale (K)

Die Kraftzentrale der Fabrik schloss direkt an die Tischlerei an und besaß zudem einen 50 Meter hohen Schlot, an dessen Fuß in einer Grube Heizkohle gelagert wurde. Funktionell war das Gebäude in das Kessel- und Maschinenhaus geteilt.

Im Kesselhaus fanden sich sechs Wasserrohrkessel und vier Tischbeinkessel, die durch Kohle auf bis zu 380 Grad Celsius erhitzt werden konnten. Dies entsprach einer Heizleistung von rund 1.400 Quadratmetern. Für die großen Arbeitsräume wurde eine sogenannte „Sturtevant-Anlage“ installiert. Das Prinzip dieser Vorrichtung bestand darin, dass (kalte) Außenluft über die Fassade angesaugt wurde. Auf dem Weg ins Rauminnere strömte diese an Heizrohren vorbei und erhitze sich dabei, sodass im Inneren schließlich warme Luft ankam. Das Maschinenhaus war für die Stromversorgung der Fabrik verantwortlich. Mit einer Kraft von 850 Pferdestärken wurden drei Heißdampfmaschinen angetrieben. Diese speisten die Holzbearbeitungsmaschinen des angrenzenden Tischlereibetriebes, sorgten für die Beleuchtung des Grundstücks und produzierten Elektrizität für die gesamte Anlage.¹¹²

Wasserturm (W)

In unmittelbarer Nähe der Kraftzentrale ragt der heute noch bestehende Wasserturm in die Höhe. Über zwei Tiefbrunnen von 286 und 301 Metern gelangte das Wasser an die Oberfläche, wobei das Kesselwasser im unteren und das Nutzwasser im oberen Reservoir gesammelt und anschließend an die Anlagen verteilt wurde.¹¹³

112 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 23 ff.

113 vgl. ebenda, 24.

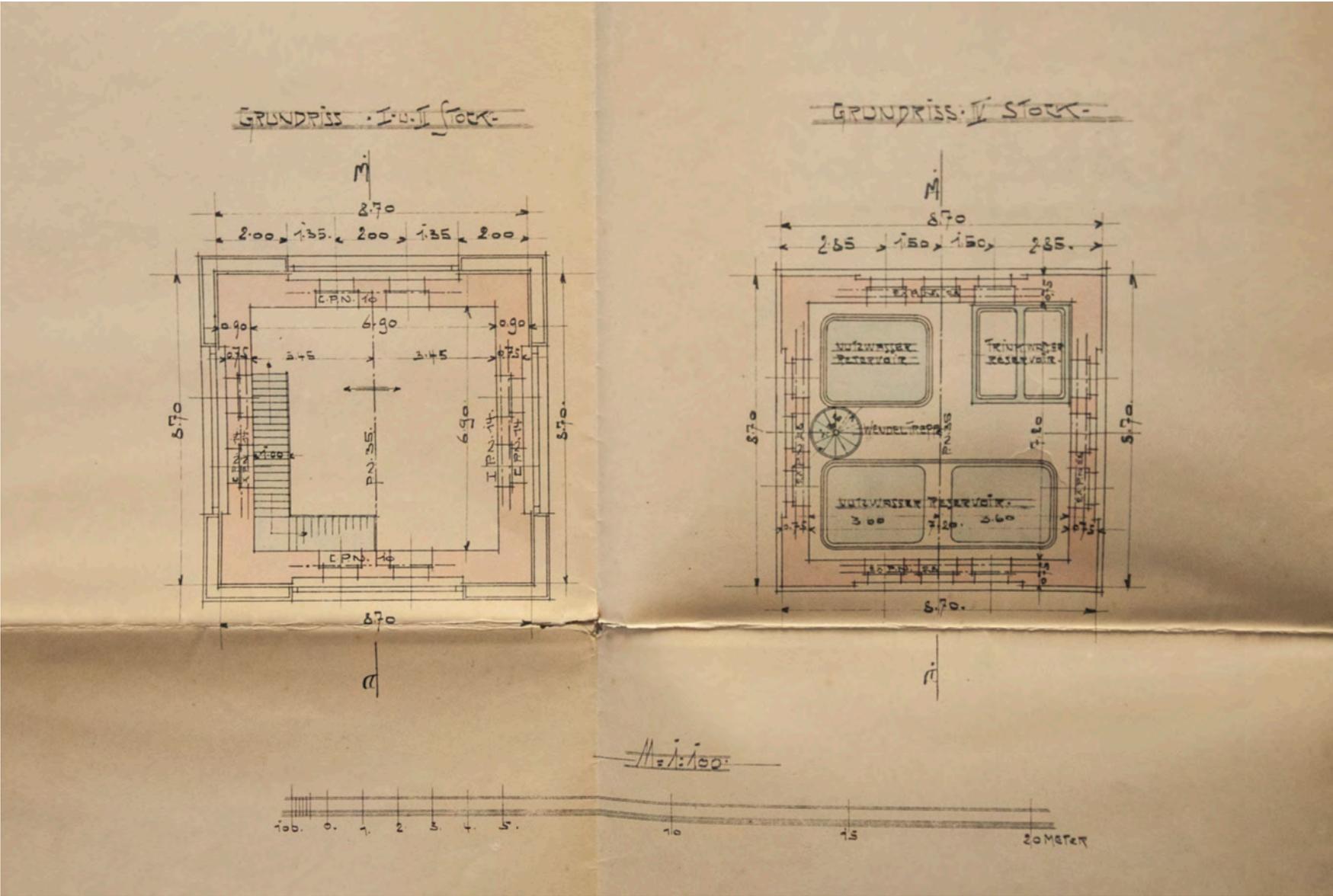


Abb. 53 Grundrisse des ersten, zweiten und vierten Geschoßes des Wasserturms (W)

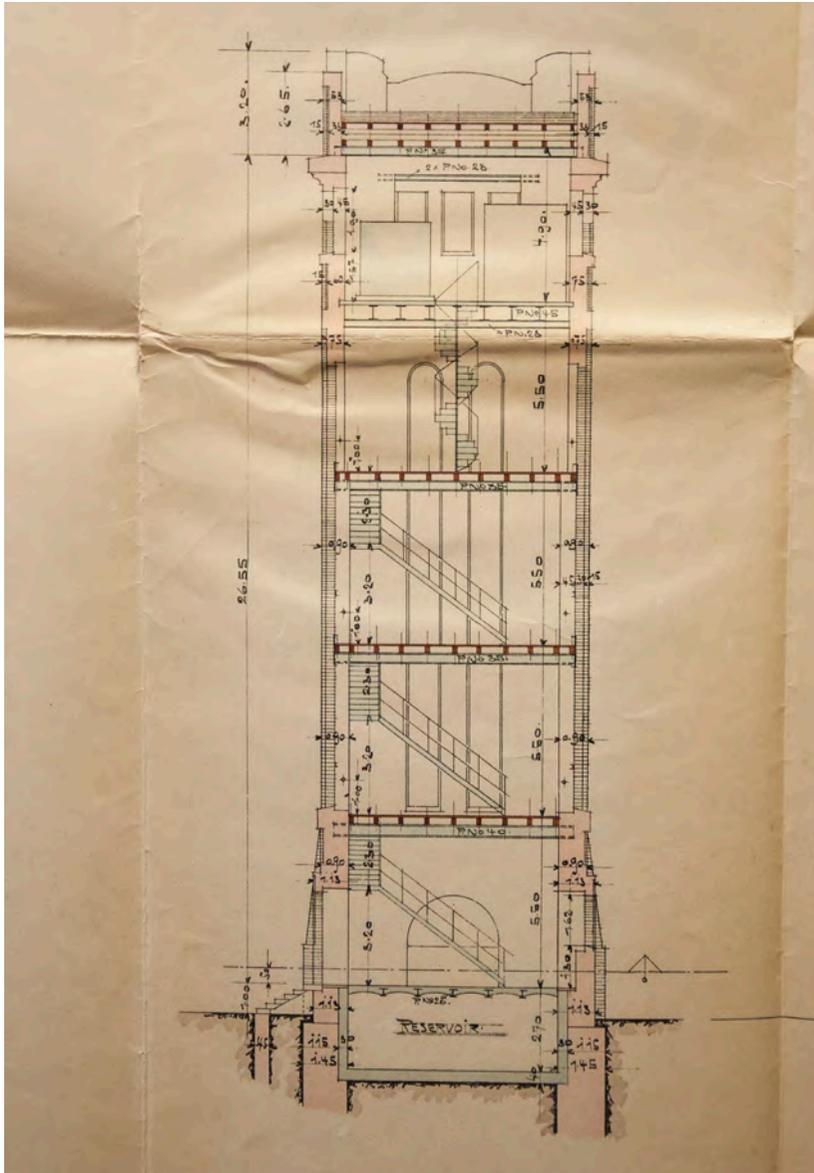


Abb. 54 Schnitt durch den Wasserturm (W)

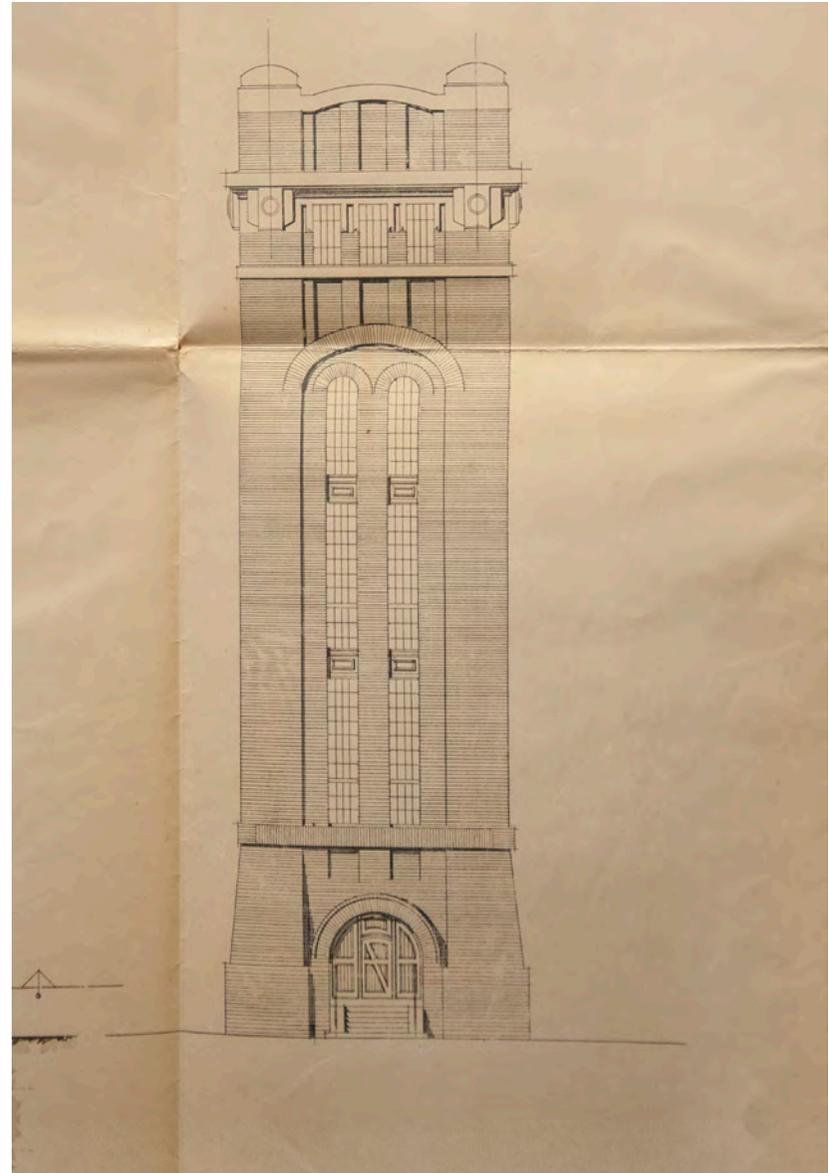


Abb. 55 Ansicht des Wasserturms (W)



Abb. 56 Anstreicherei für große Dreschmaschinen (XIII)

Anstreicherei für große Dreschmaschinen (XIII)

In dem ebenerdigen Gebäude gegenüber der Kraftzentrale wurden, wie die Bezeichnung vermuten lässt, große Dreschmaschinen angestrichen. Das Satteldach hatte entlang des Giebels eine Glaseindeckung, welche von Fachwerkträgern gestützt wurde.¹¹⁴

Anstreicherei (XIV)

Die viergeschoßige Anstreicherei lag im hinteren Teil der Fabrik und schloss direkt an die verbundenen Magazine für fertige Maschinen an. Im Erdgeschoß schalte und strich man Lokomobilen. Daneben befanden sich außerdem die Farbenreiberei und Farbensauger sowie ein Lager für Farben und deren Komponenten. In den oberen beiden Geschoßen wurden kleinere Maschinen gestrichen.¹¹⁵

Magazin und Spedition für fertige Maschinen (XV, XVI), Quergang (g) und Verladegleise

Neben der Anstreicherei standen die Magazine für fertige Maschinen mitsamt Spedition. Diese waren über dem Erdgeschoß durch einen verglasten, dreigeschoßigen Quergang miteinander verbunden. Auf den insgesamt 19.798 Quadratmetern Nutzfläche erstreckten sich vor allem Lagerflächen. Im Erdgeschoß hatte zudem die Verpackungs- und Speditionszentrale ihren Sitz. Weiters wurden hier Steinmahlgänge, Mähmaschinen und Garbenbinder zusammengesetzt. Im ersten Obergeschoß testete man unter anderem die Funktionsfähigkeit kleiner Dreschmaschinen mit Hilfe eines Elektromotors. Zwischen den beiden Baukörpern verliefen drei Gleise. Auf den beiden Äußeren wurden die fertiggestellten Maschinen durch einen Lauf- und Hebekran mit einer Traglast von bis zu 8.000 Kilogramm verladen.¹¹⁶

114 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 43 f.

115 vgl. ebenda

116 vgl. ebenda

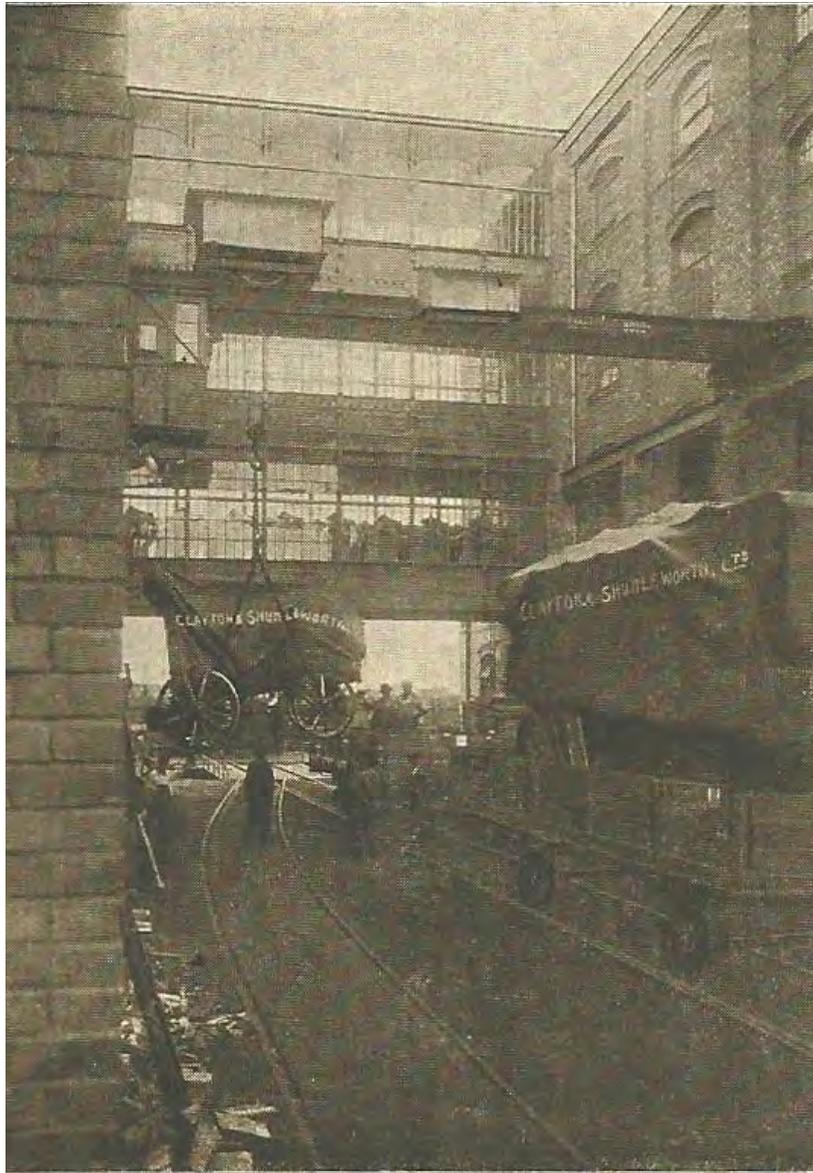


Abb. 57 Verladen einer Lokomotive (XV, XVI, q)

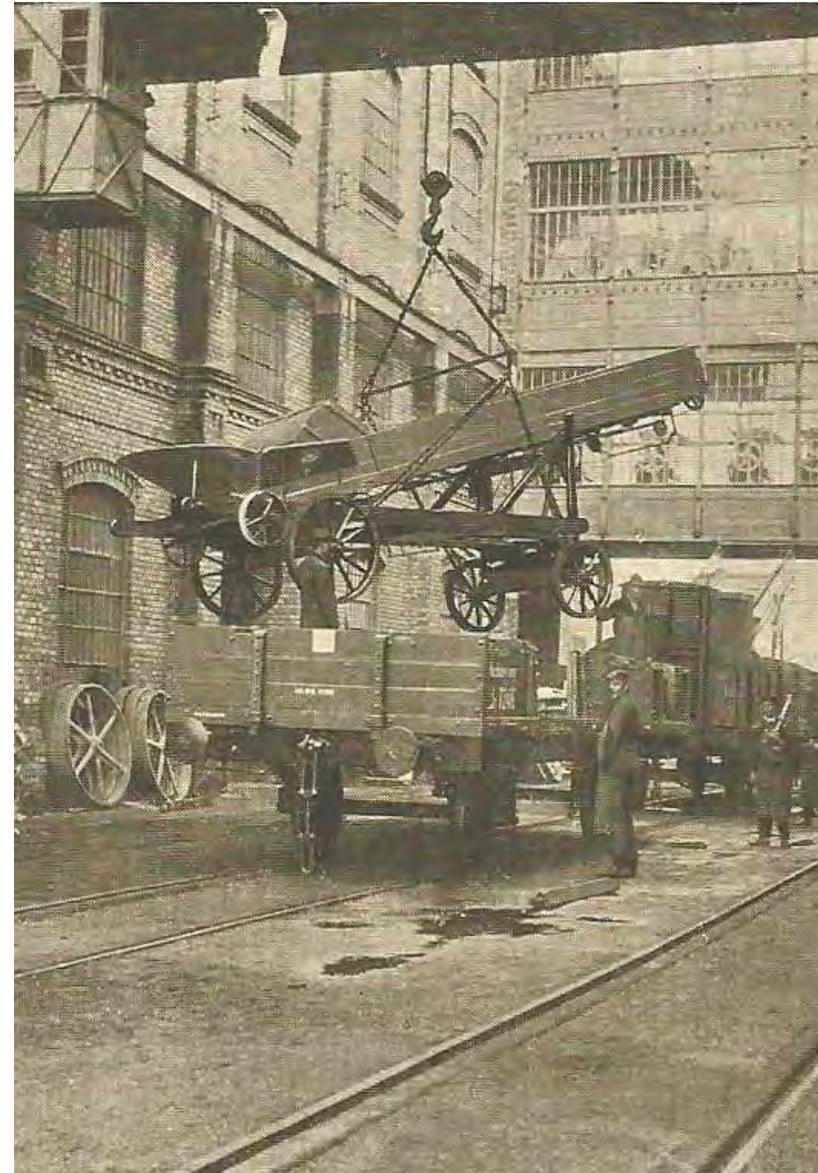


Abb. 58 Verladen eines Stackers (XV, XVI, q)

Das mittlere Gleis hingegen brachte die Rohmaterialien zum Holzplatz und zur Graugießerei. Eine Drehscheibe, situiert an der Stirnseite der Magazine zur Nordbahn hin, sorgte für die Anbindung der Fabrikgleise an die Nordbahn. Über die Drehscheibe konnten Lieferungen nach deren Ankunft am Fabrikgelände zur nahegelegenen Brückenwaage gebracht und gewogen werden.¹¹⁷

Probierraum für Dreschmaschinen (XVII)

Der nach vorne hin offene Stand des Probierraums schloss an das Magazin für fertige Maschinen an. Die Prüfung der Dreschmaschinen erfolgte nach demselben Prinzip wie die Tests an den Versuchsständen am anderen Ende der Fabrik durch das Verschieben der Maschinen mit Hilfe von Elektromotoren. Genaueres hierzu wird bei den Versuchsständen beschrieben.¹¹⁸

Magazin für Dreschmaschinen und große Maschinen (XVIII, XIX)

An der späteren Ruthnergasse und Shuttleworthstraße bildeten die beiden Langmagazine die geschlossene Eckrandbebauung der Fabrik. Die ebenerdigen Bauten dienten zum Unterstand großer Dreschmaschinen und anderer Maschinen.¹¹⁹

117 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 17; 44 f.

118 vgl. ebenda, 17.

119 vgl. ebenda, 18.



Abb. 59 Probierraum für Dreschmaschinen (XVII)

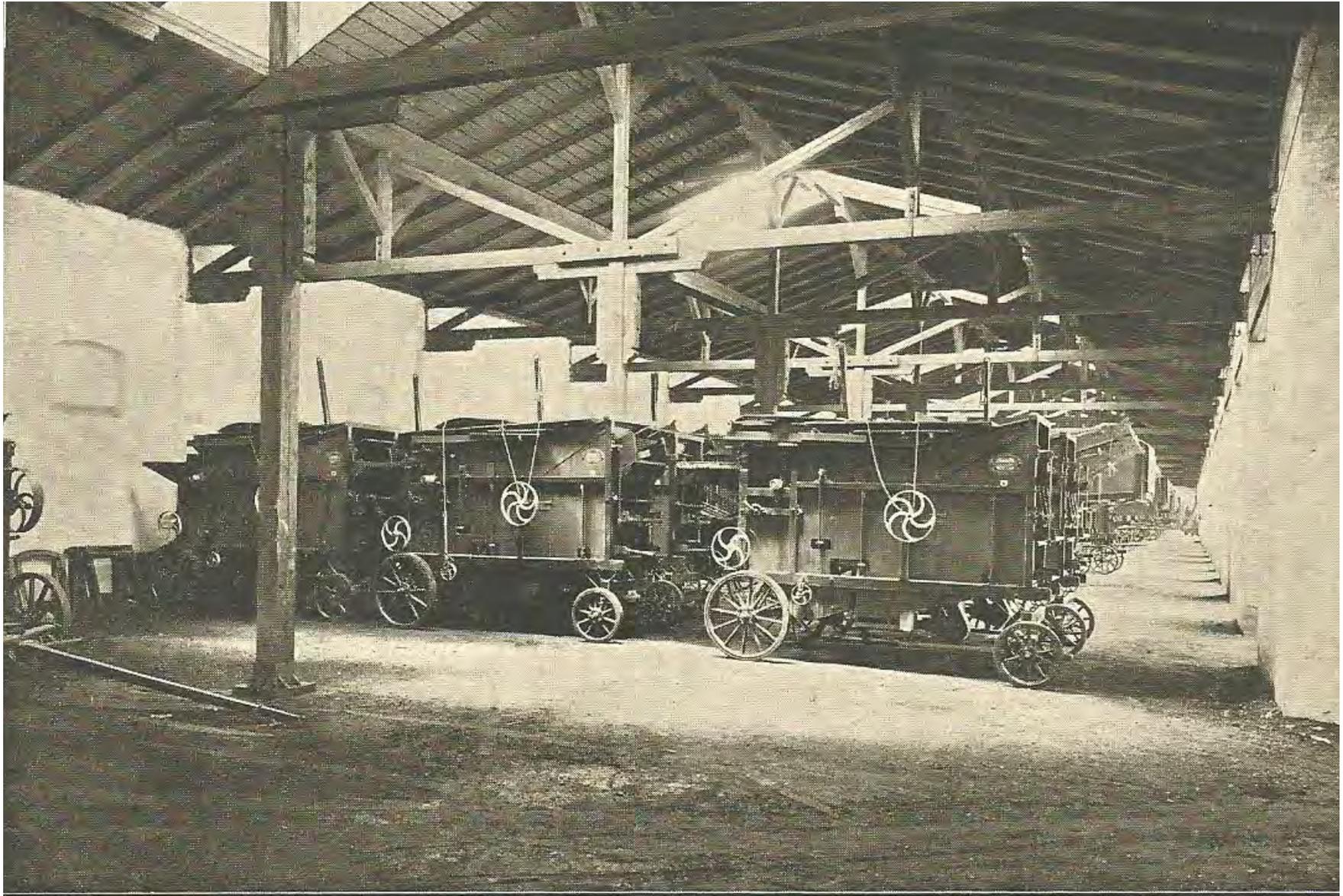


Abb. 60 Teilbereich des Magazins für fertige Dreschmaschinen (XVII)

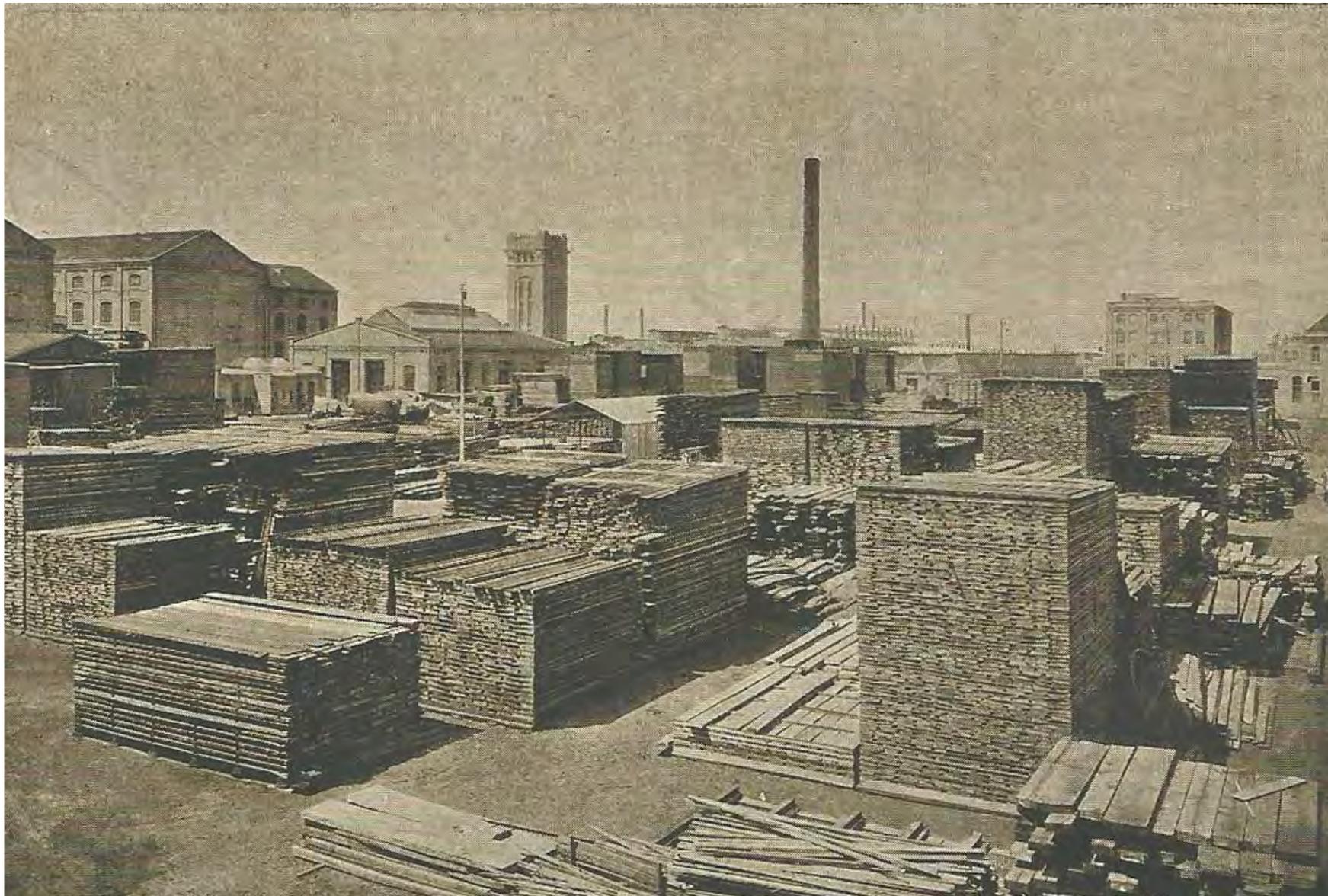


Abb. 61 Ansicht des Holzplatzes (H) und dem Wasserturm (W) im Bildhintergrund

Holzplatz (H)

Die Lagerung von rund 9.500 Kubikmetern Holz nahm 1910 einen beachtlichen Bestandteil des Fabrikgeländes ein. Die Landmaschinenfabrik verfolgte den Grundsatz, die Holzplanken ausschließlich an der Luft zu trocknen und lehnte nach eigenen Aussagen das künstliche Holz Trocknungsverfahren vehement ab. Grund dafür war die bessere Witterungsbeständigkeit und das geringere Schwind- und Quellverhalten von luftgetrockneten Hölzer. Erst nach einer „angemessen langen“ Lagerung am Holzplatz wurde das Material weiter an die umliegenden Werkstätten geliefert.¹²⁰

Versuchsfeld und Versuchsstände (P)

Am westlichen Rand der Fabrik hin zur Brünner Straße war ein großzügiges Versuchsfeld angelegt. Um innovative Maschinen und Geräte entwickeln zu können, war es vonnöten, die am Zeichenblatt entworfenen Konstruktionen zu bauen und ausgiebig zu testen. Maschinen, die mit Spannkraft betrieben wurden, konnte man ohne Zeitverlust und unter kontrollierten Bedingungen mit geschultem Personal einer Prüfung unterziehen. Herkömmliche Maschinen konnten zum Teil auch auf privaten Landwirtschaften erprobt werden.

Die Prüfung jeder einzelnen Dreschmaschine, Lokomobile und der einzelnen Benzinmotoren erfolgte mithilfe eines Elektromotors in den angrenzenden Versuchsständen. Überprüft wurden neben der Leistungsfähigkeit unter anderem auch die Dampfdichtheit und richtige Gewichtung. Vereinzelt wurden die Maschinen auch in den jeweiligen Werkstätten getestet.¹²¹

120 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 50 f.

121 vgl. ebenda, 51 ff.



Abb. 62 Stalldüngerstreuer auf dem Versuchsfeld (P) und die Villa im Bildhintergrund



Abb. 63 Automobilgaragen (XX) mit dem Wasserturm (W) und dem Schlot der Kraftzentrale (K) im Bildhintergrund

Baugeschichte

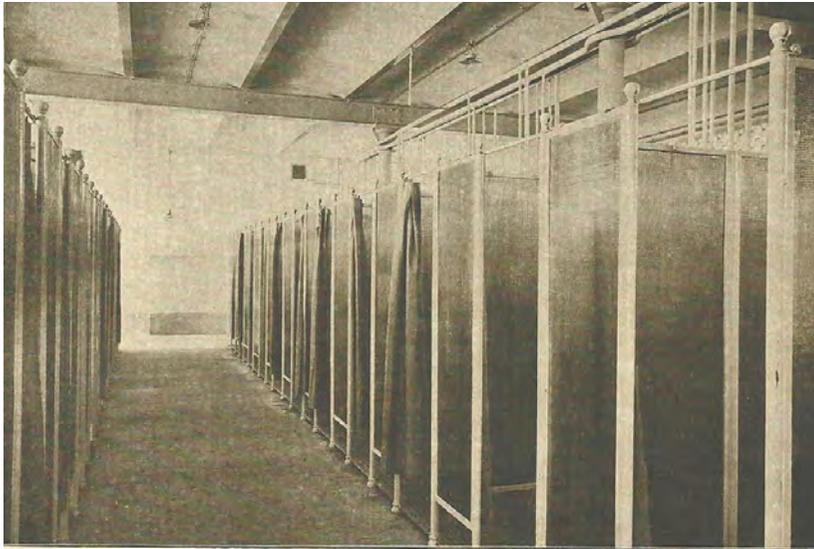


Abb. 64 Duschkabinen (XXI)

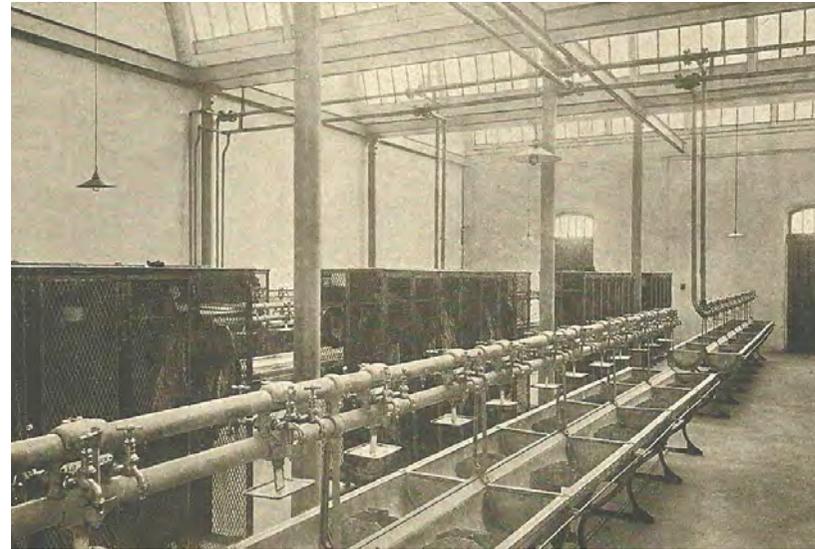


Abb. 65 Waschraum (XXI)

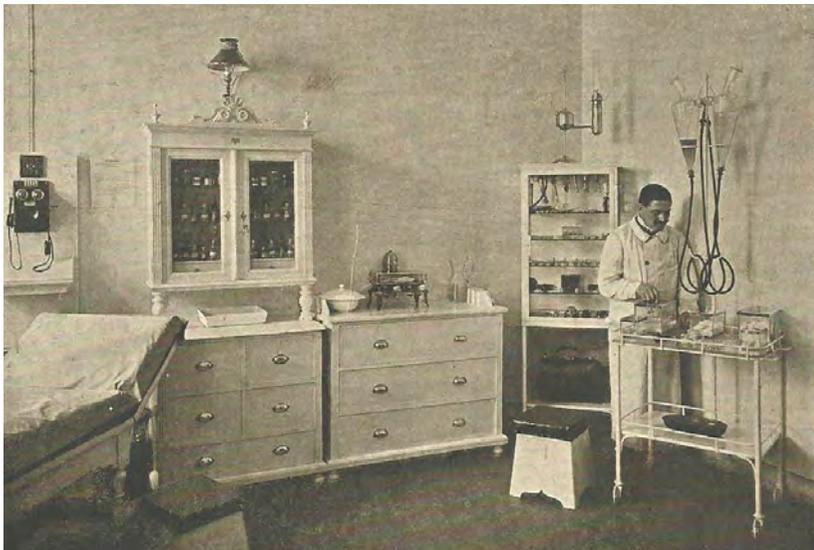


Abb. 66 Sanitätszimmer (XXI)



Abb. 67 Speisesaal (XXI)

Automobilgaragen und Fahrradremisen (XX)

In den Garagen waren die betriebseigenen Fahrzeuge für die Manipulation größerer Maschinen und Lasten am Fabrikgelände abgestellt. Die Fahrradremisen für die Arbeiter befanden sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe zur Haupteinfahrt.¹²²

Gebäude mit Bädern, Sanitätszimmer, Musikzimmer, Speisesaal, Portierloge, Stallungen etc. (XXI)

Das Gebäude links der Haupteinfahrt fasste verschiedenste Räumlichkeiten unter einem Dach zusammen. Die Bäder waren mit insgesamt 44 Kabinen aus Drahtglas ausgestattet. Eine Kabine bestand neben der Badekabine aus einer separaten Ankleide. Darüber hinaus konnten sich die Arbeiter in einem Wannenbad reinigen. In den Räumlichkeiten befand sich außerdem ein Wasserspeicher. Die ärztliche Versorgung der Angestellten fand im Sanitätszimmer statt. Die ärztliche Versorgung fand dreimal in der Woche im Sanitätszimmer statt. Wenn der Arzt keine Ordination hatte, wurde er bei einem Zwischenfall telefonisch vom diensthabenden Sanitäter verständigt. Das Musikzimmer besaß unter anderem ein Klavier und diente dem Arbeitergesangsverein als Proberaum und wurde für Veranstaltungen und Aufführungen genutzt. Der Speisesaal im Dachgeschoß bot 300 Arbeitern Platz. Ein Wärmeofen ermöglichte es den Angestellten sogar, ihr mitgebrachtes Essen zu erwärmen. Im Gebäude befanden sich neben der Portierloge auch die Wohnungen des Portiers und Elektrikers. Ebenerdig waren die Stallungen angesiedelt. Diese boten Platz für bis zu 20 Pferde, die zur Beförderung von Lasten und Maschinen herangezogen wurden. Im Vorbereich des Gebäudes neben dem Haupteinfahrtstor gab es eine Brückenwaage, um die ankommenden Lieferungen zu wiegen. Die elektrische Zentraluhr an der Fassade gab zudem die Zeit für alle 48 Uhren in der Fabrikanlage vor.¹²³

122 vgl. Clayton & Shuttleworth Limited 1910, 54.

123 vgl. ebenda, 20; 54 f.



Abb. 68 Ansicht der Villa aus dem Jahr 1986

Villa

Jenes Wohngebäude, das auch als „Villa“ bezeichnet wurde, stand nahe den Versuchsfeldern und der Graugießerei. Die eingefriedete Anlage besaß einen eigenen Wasserturm, ein Portierhaus, ein Maschinenhaus und sogar eine Kegelbahn im Garten.¹²⁴

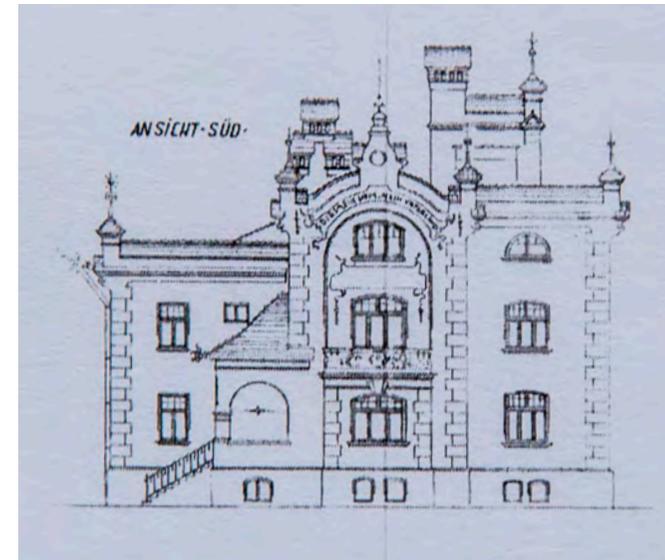


Abb. 69 Südansicht der Villa

124 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913.

Baugeschichte

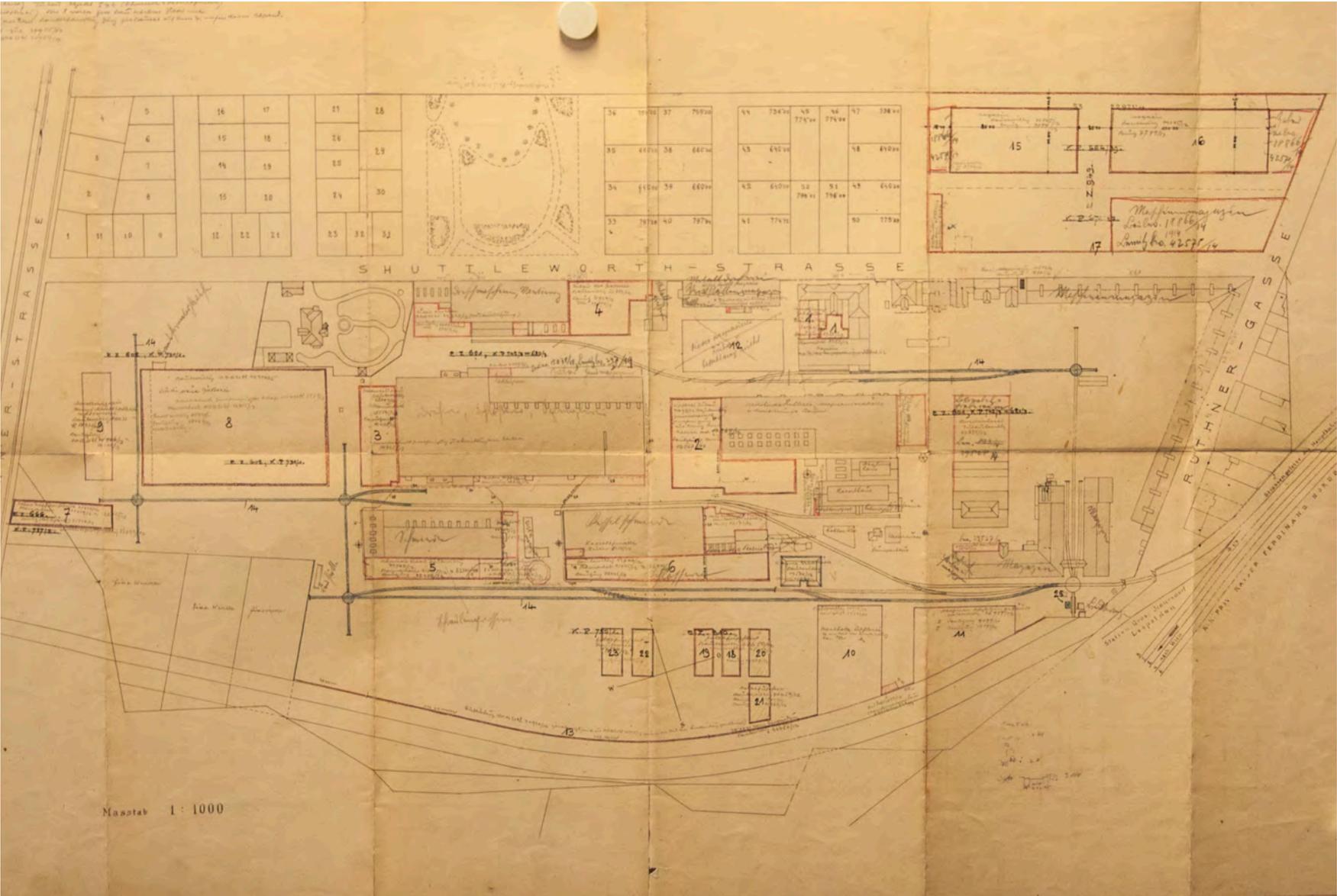


Abb. 70 Projektierte Umbauten und Neubauten zwischen 1911 und 1913

7.2 Bauphase 1911 bis 1913

Durch die Zentralisierung der Produktion in Floridsdorf wurde der Standort von Hofherr-Schranz in Favoriten geschlossen. Das 1911 fusionierte Unternehmen benötigte mehr Produktionsstätten und Lagerflächen an der Shuttleworthstraße 8.¹²⁵ Durch die Verbauung und Neuordnung des Geländes in der zweiten Bauphase verdichtete sich die Anlage stark und die funktionalistische Anordnung aus den früheren Jahren ging verloren.¹²⁶ Nach der Erweiterung bemaß das Fabrikgelände rund 180.000 Quadratmeter.¹²⁷

7.2.1 Architekt Robert Dammer

Mit den Planungen der groß angelegten Erweiterung in den Jahren 1911 bis 1913 wurde Dammer betraut.¹²⁸ Bereits im Jahr 1908 konnte Dammer als Architekt durch den Ausbau der Lampen- und Petroleumfabrik der „R. Ditmar und Gebrüder Brüner Aktiengesellschaft“ in der Pernerstorfergasse 57 erste Erfahrungen im Bereich des Industriebaus sammeln. Durch die Vergrößerung der eigenen Produktpalette mussten die bereits zweistöckigen Magazine um weitere zwei Geschoße aufgestockt werden. Auf einer angrenzenden Bauparzelle entstand ein weiterer viergeschoßiger Baukörper. Das äußere Erscheinungsbild richtete sich dabei an die 1896 von Architekt Carl Langhammer geplanten Bestandsgebäude.¹²⁹ Das Architekturbüro von Dammer befand sich im vierten Wiener Gemeindebezirk in der Heugasse 74 (heute: Prinz-Eugen-Straße).¹³⁰

125 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 27.

126 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913.

127 vgl. Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. 1986, 424.

128 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913.

129 vgl. Wehdorn 1984, 46 f.

130 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913.

Baugeschichte

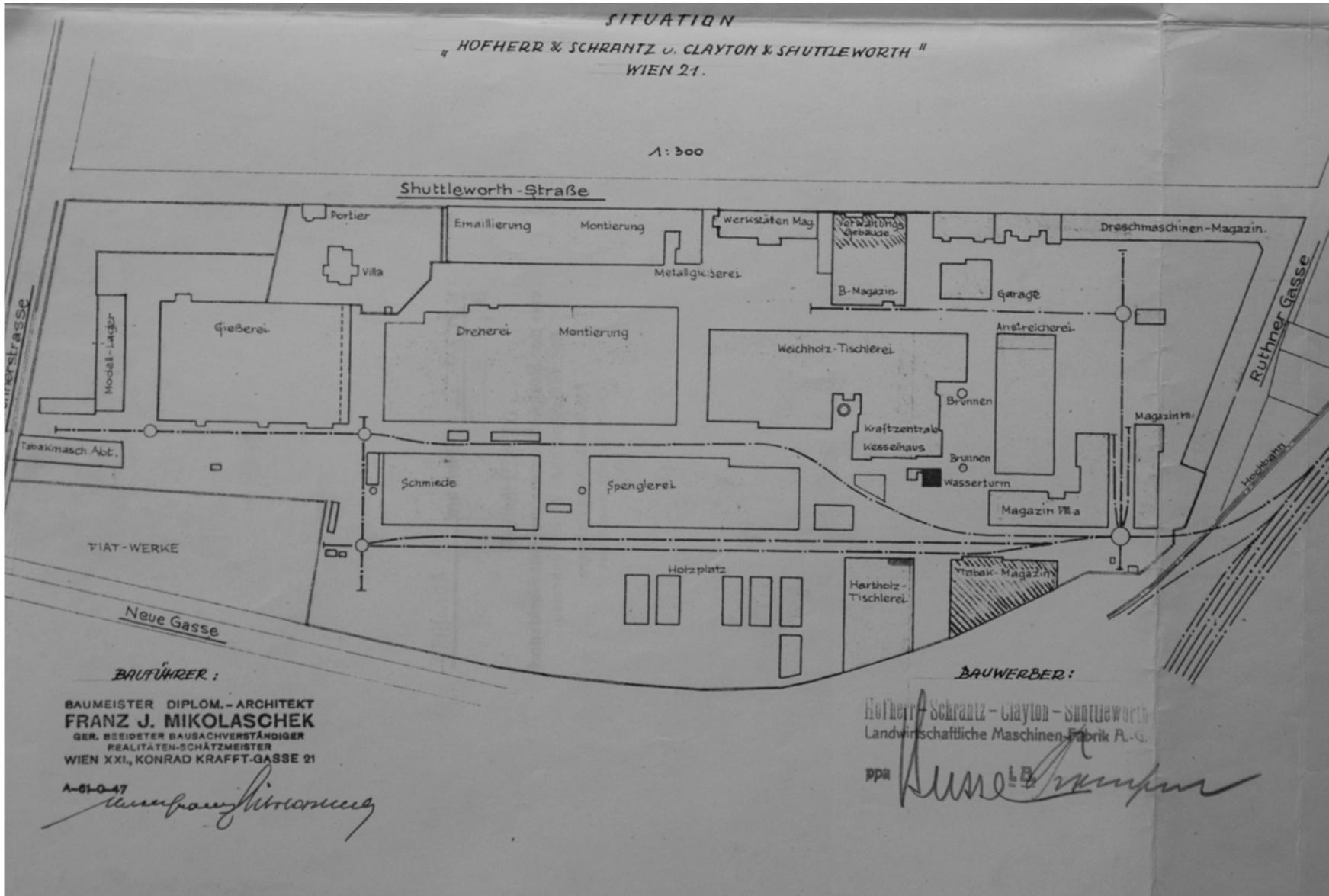


Abb. 71 Lageplan 1913

Über Dammers Leben und sein architektonisches Wirken ist wenig bekannt. Er gehörte einer Interessensvertretung des Architektenstandes namens “Wiener Bauhütte” an und war 1910 dessen Vorstandsstellvertreter.¹³¹ Im März 1916 wurde Dammer als k. u. k. Landsturm-Ingenieur in den ersten Weltkrieg einberufen und nach Lubin im Zarenreich Russland (heute: Polen) beordert. Frontbriefen zufolge wurde Dammer im April 1916 in die nahegelegene Gartenstadt Kozienice verlegt, wo er bald zum k. u. k. Bauleiter für Straßenbauten befördert wurde und für den Straßenzug Kozienice-Lubin verantwortlich war. Im November 1916 wurde Dammer in den Stand eines Leutnants erhoben.¹³²

7.2.2 Städtebauliche Situation

Die Bebauung des Quartiers in Floridsdorf veränderte sich nicht wesentlich. Auf dem Grundstück südöstlich eröffnete allerdings neben der Landmaschinenfabrik 1908 das Fiat-Werk, später bekannt als Österreichische Automobil Fabriks-AG. Das Werk wurde in einer späteren Bauphase über die Brünner Straße erweitert. Erste Wohnbebauungen gegenüber der Hauptfront der Landmaschinenfabrik entstanden im Norden und ebenfalls im Osten an der Ruthnergasse.¹³³

131 vgl. Paul 1910, 36.

132 vgl. Castelliz et al. 1916, 57; 135; 166 f.

133 vgl. Stadt Wien 4/2017. Generalstadtplan 1912 Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt abgerufen am 05.10.2017.

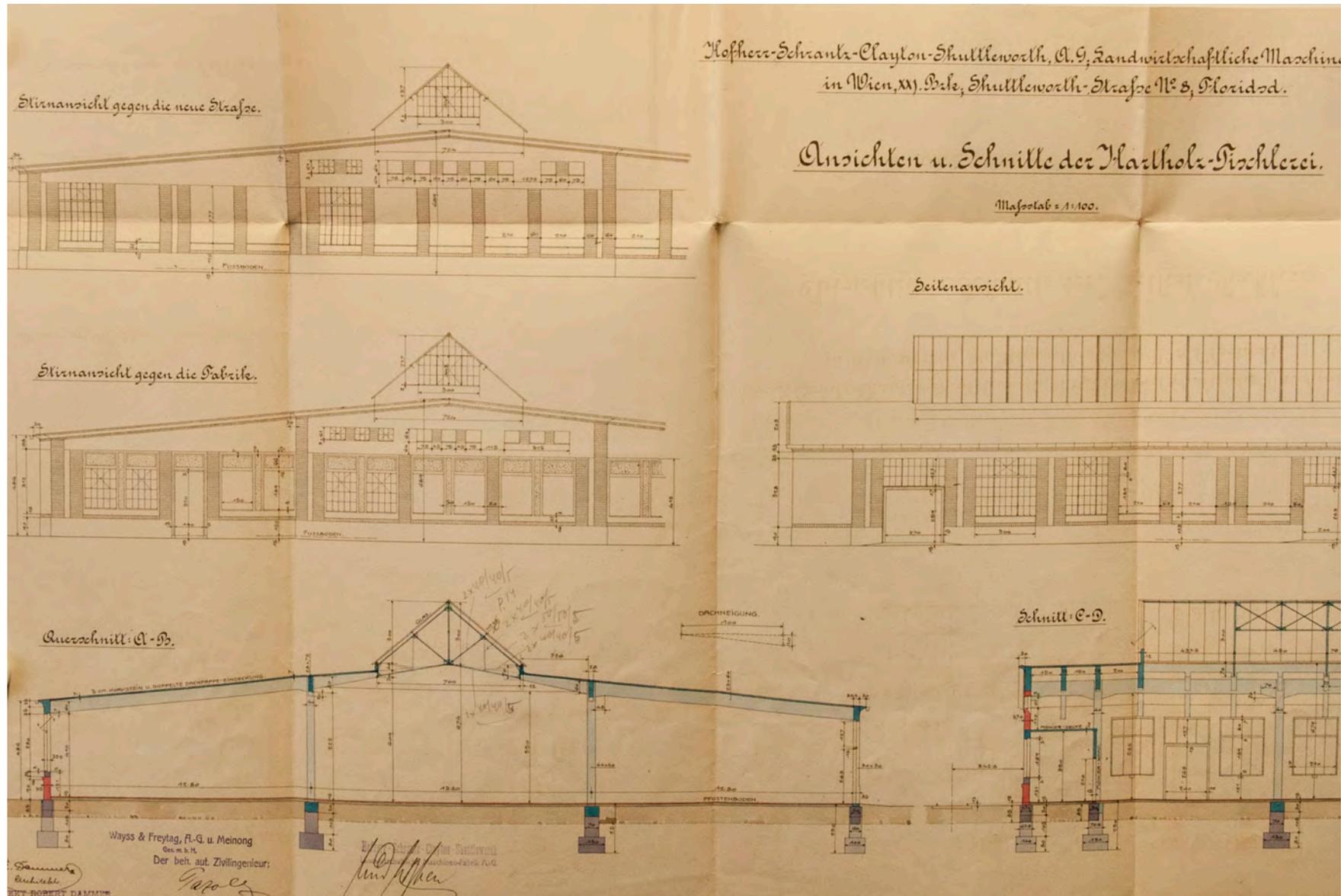


Abb. 72 Ansichten und Schnitte der Hartholztischlerei

Öffentlicher Verkehr und Infrastruktur

Die Verkehrssituation in den Jahren der zweiten Bauphase war weitgehend unverändert. Die Planungen für eine Verbindungsstrecke zwischen der Nordwestbahn und der Nordbahn, welche 1916 von italienischen Kriegsgefangenen fertiggestellt wurde, hatte bereits begonnen. Durch die „Italienschleife“ wurde das Gelände noch besser erschlossen und das Unternehmen konnte seine Waren effizienter transportieren.¹³⁴ Im Jahr 1911 wurde das nördliche Streckennetz der Dampftramway elektrifiziert und fortan von der Straßenbahnlinie 31 befahren.¹³⁵

7.2.3 Einrichtungen und Gebäude

Das letzte, heute noch bestehende Fabrikgebäude aus dieser Bauphase ist das Maschinenmagazin nahe dem Wasserturm. Damals entstanden in den Jahren 1911 bis 1913 neben zusätzlichen Magazinen auch eine Hartholztischlerei. Auf dem bisherigen Versuchsfeld (P) entstand eine Gießerei, die Tabak- und Spezialmaschinenfabrik sowie ein Modellmagazin. Der Holzplatz (H) wurde in den südlichen Bereich des Grundstücks verlegt und an dessen Stelle wurde die Anstreicherei großräumig erweitert und eine Verladestation errichtet. Die Kesselschmiede (X) wurde umgesiedelt, das Gebäude selbst aber erweitert und fortan als Spenglerei genutzt. Durch diese Maßnahmen musste der Probierraum für Dreschmaschinen (XI) weichen. Das Gebäude der Schlosserei, Dreherei und der Montierungsräume (VIII) wurde ebenfalls durch Zubauten vergrößert.¹³⁶

134 vgl. Stadt Wien 3/2017. Floridsdorfer Hochbahn. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Floridsdorfer_Hochbahn, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

135 vgl. Straßenbahnjournal 2/o.J. Linie 31. Online verfügbar unter http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie_31, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

136 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913.

Baugeschichte

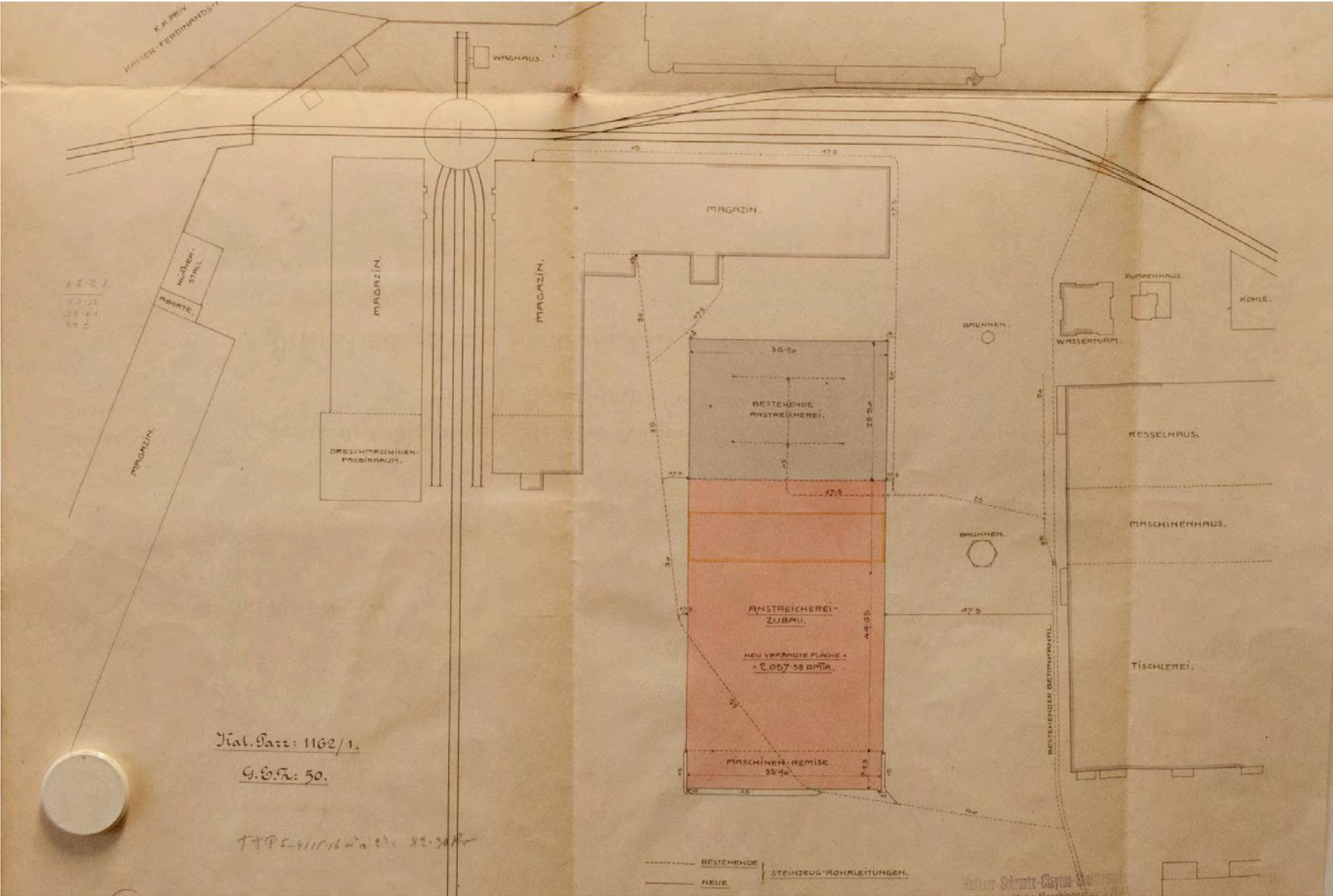


Abb. 73 Großflächiger Zubau der Anstreicherei (XIII), gesüdet



Abb. 74 Südansicht der Tabak- und Spezialmaschinenfabrik

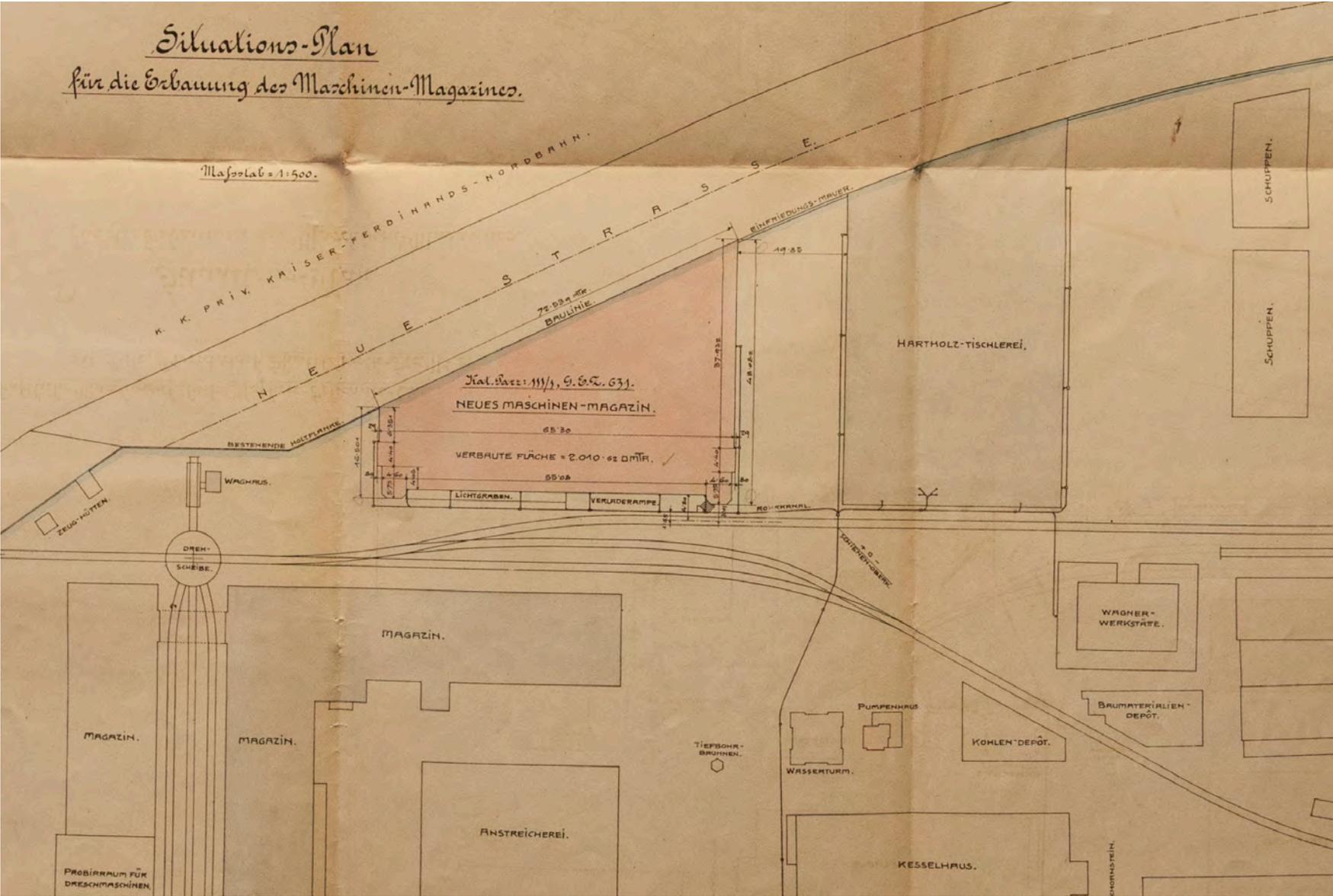


Abb. 75 Lageplan des neuen Maschinenmagazins, gestüdet

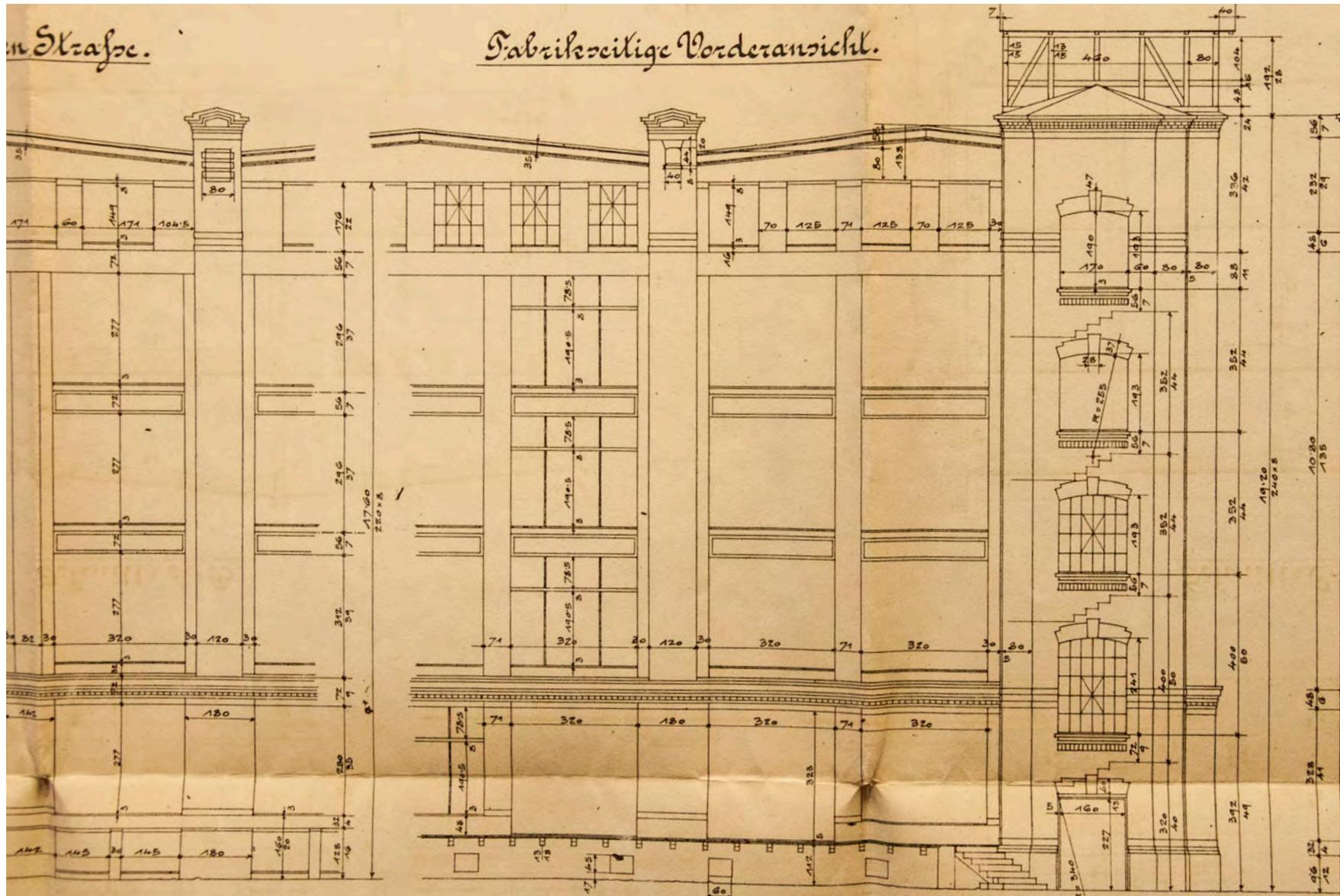


Abb. 76 Teilansicht der Nordfassade des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

PORTLANDZEMENT-STAHLBETON

STAMPFBETON

MAUERWERK

GIPSKARTON

BESTAND

ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

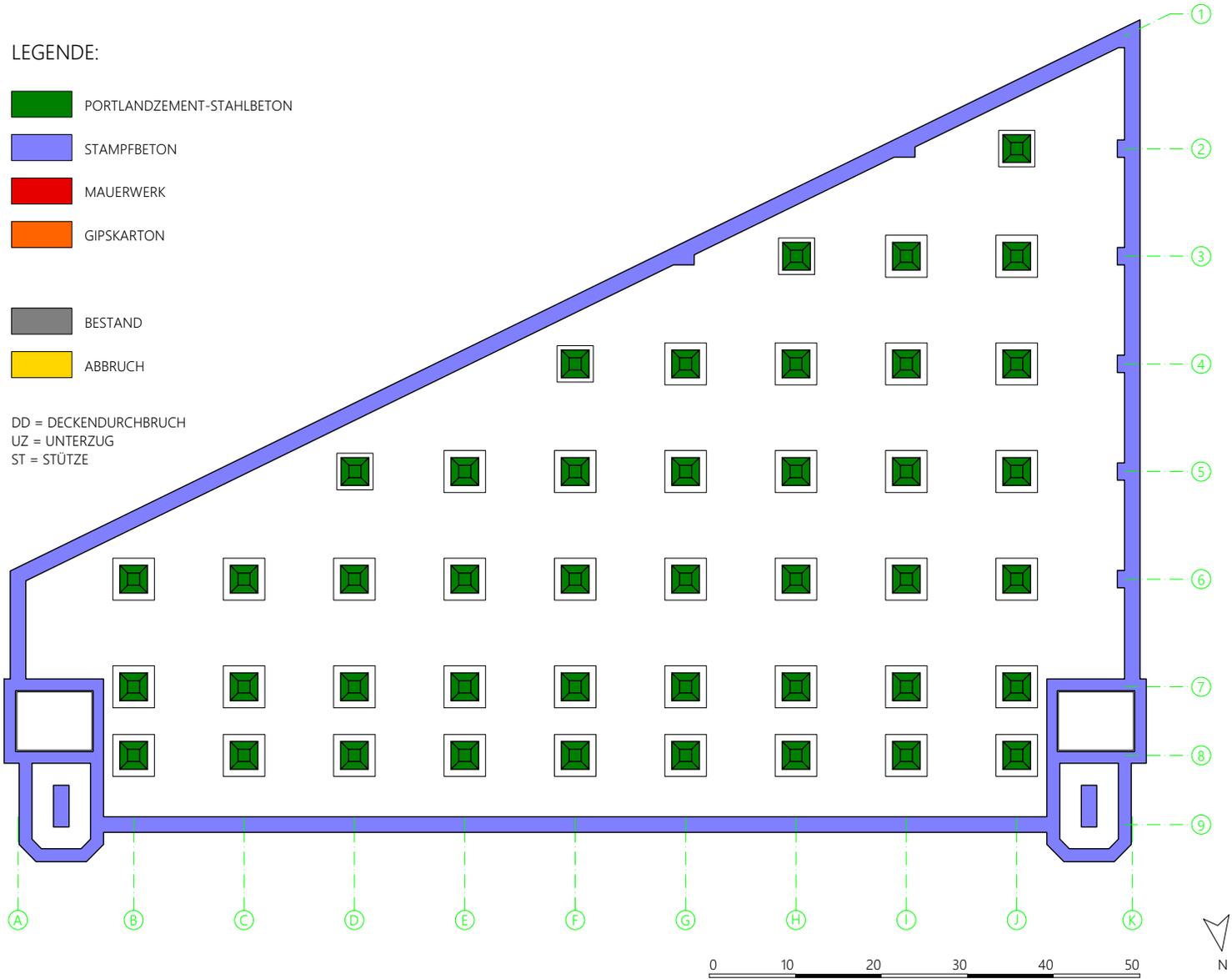


Abb. 77 Bauphasenplan 1913: Fundamente des Maschinenmagazins

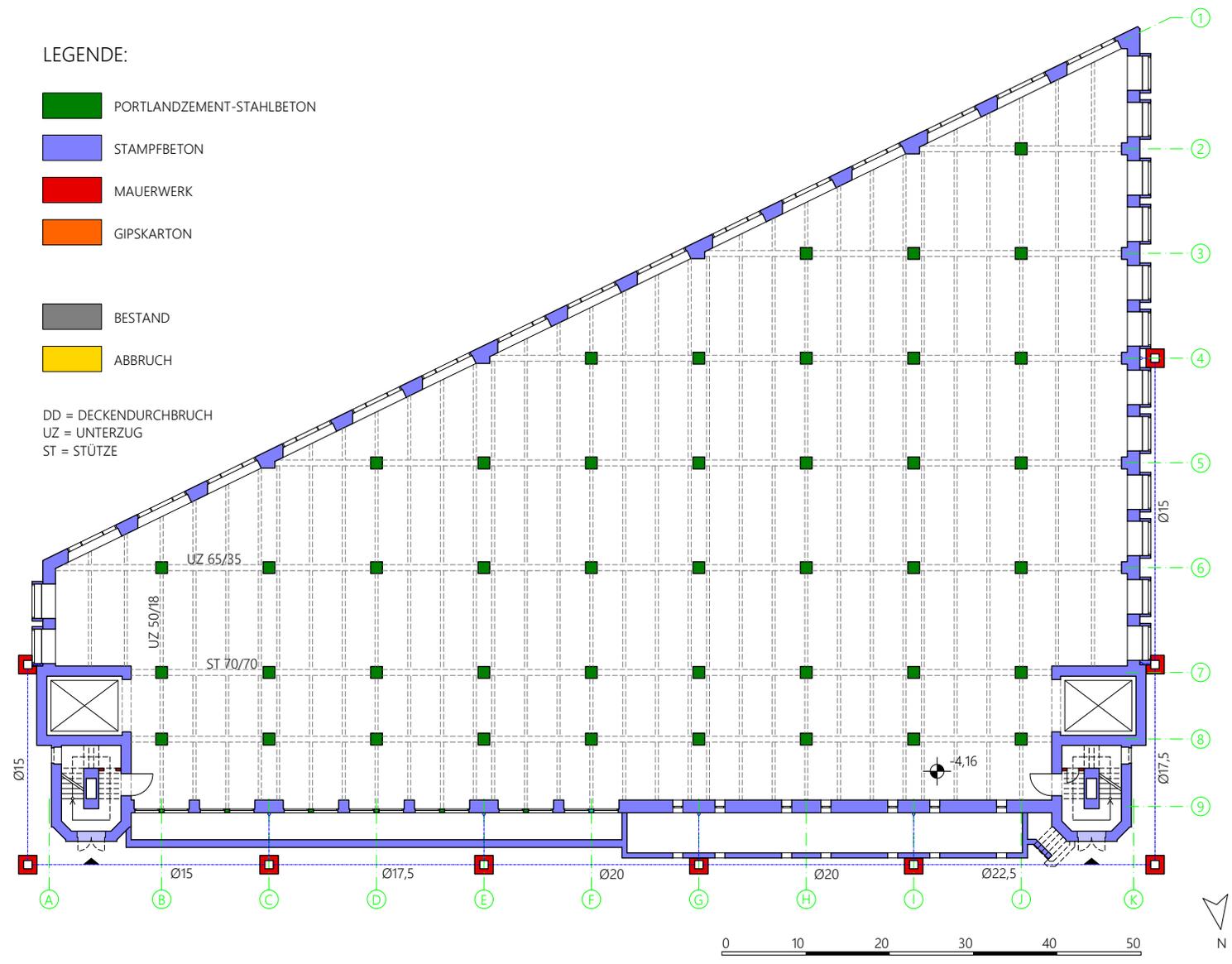


Abb. 78 Bauphasenplan 1913: Souterrain des Maschinenmagazins

Baugeschichte

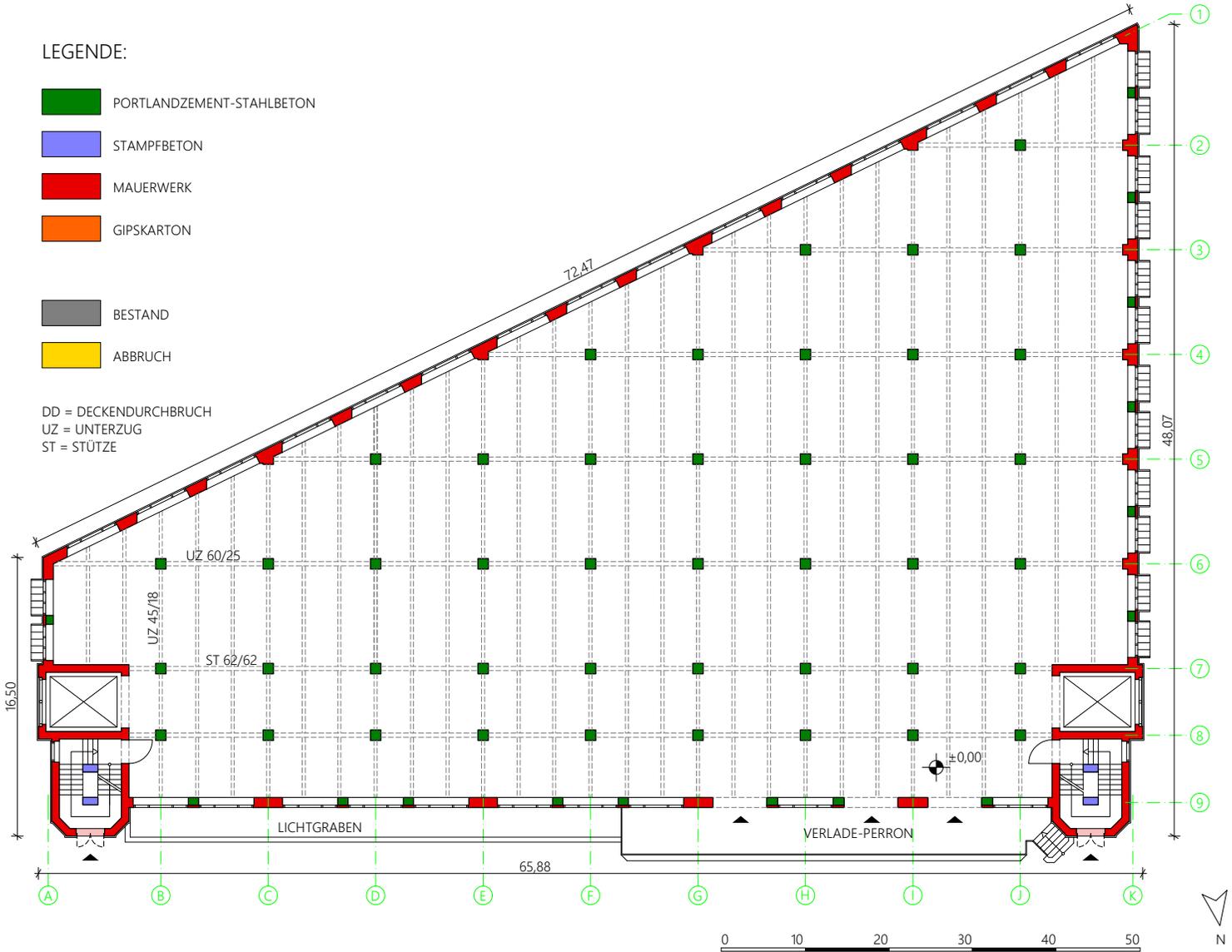


Abb. 79 Bauphasenplan 1913: Erdgeschoß des Maschinenmagazins

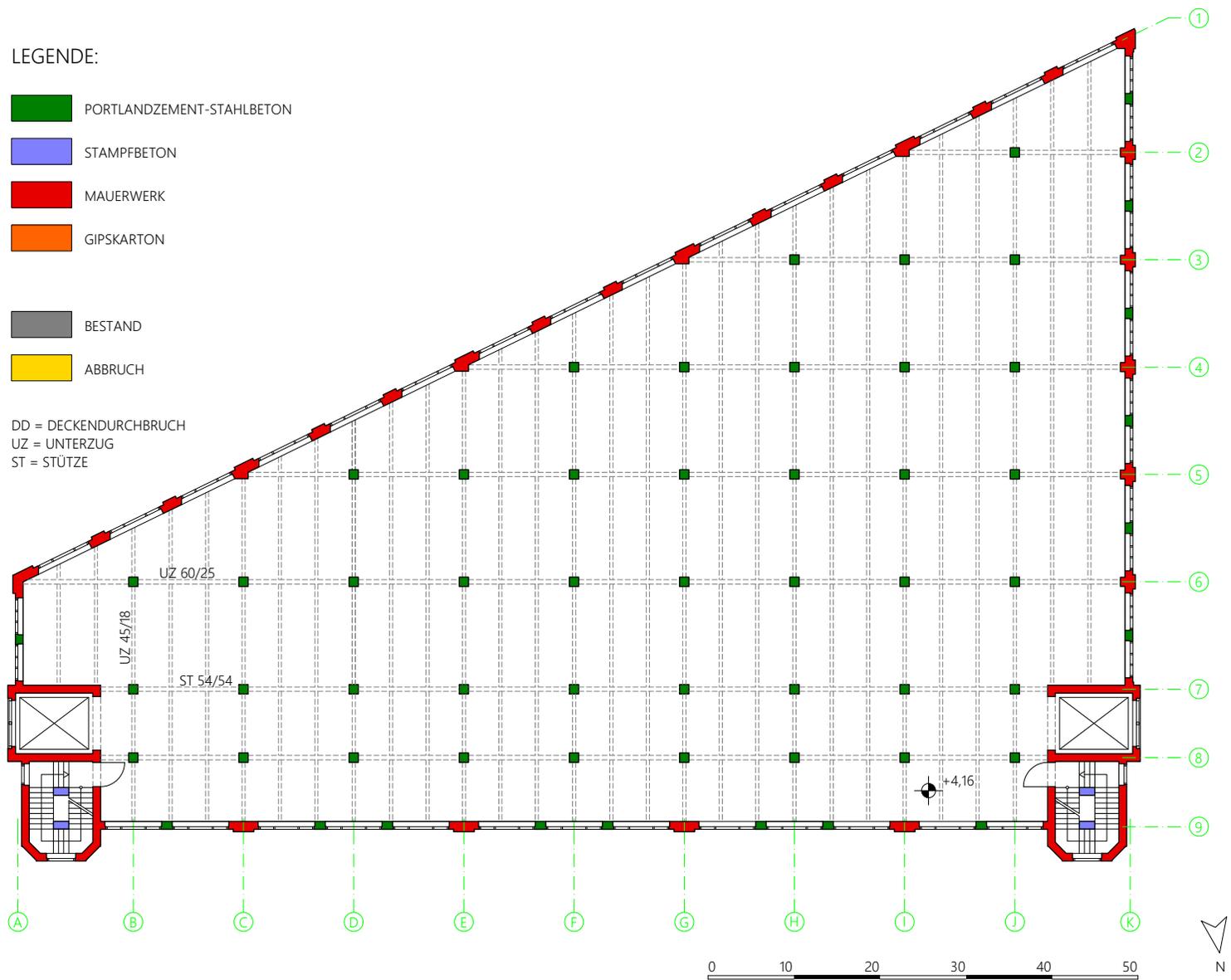


Abb. 80 Bauphasenplan 1913: Erstes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

- PORTLANDZEMENT-STAHLBETON
- STAMPFBETON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

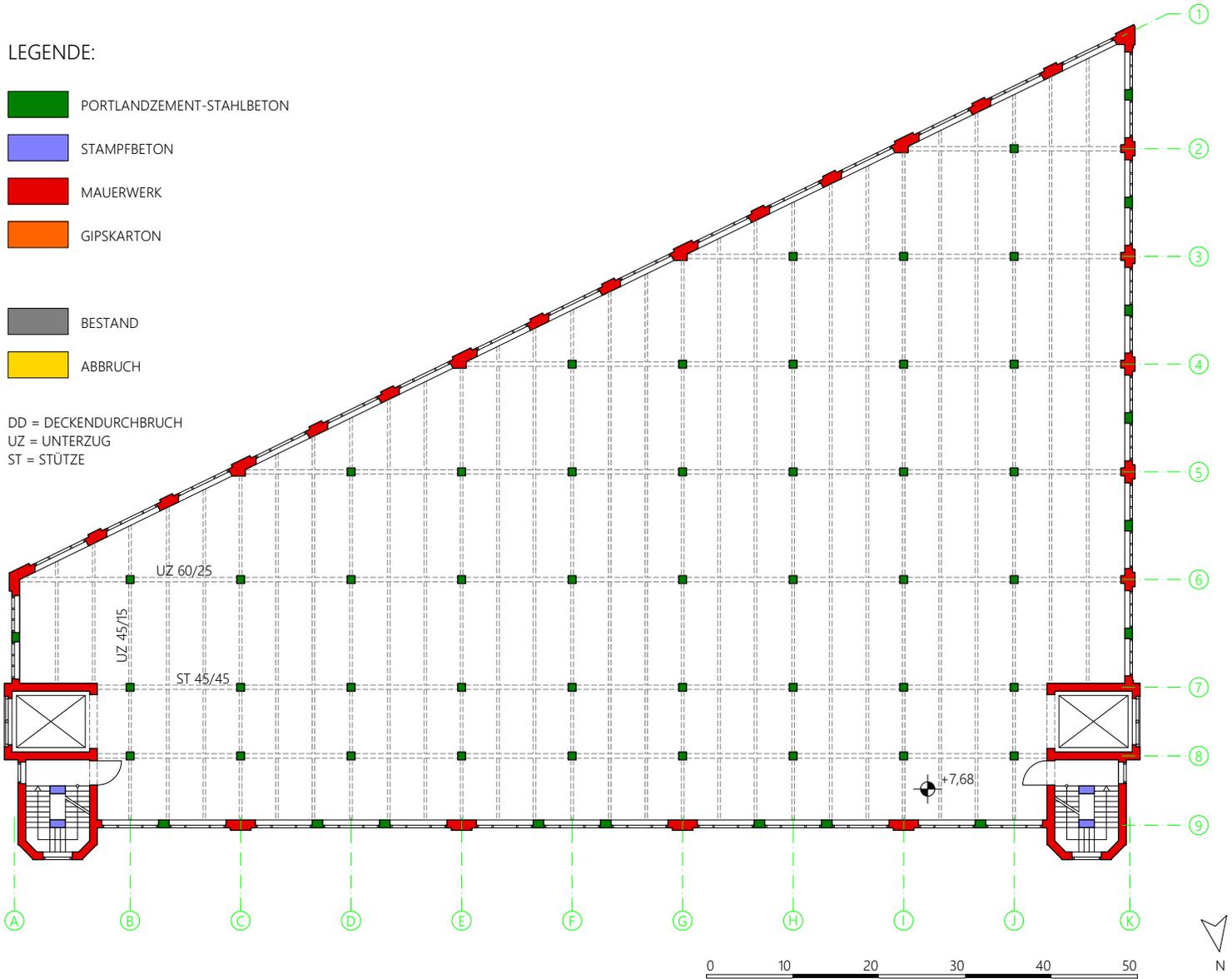


Abb. 81 Bauphasenplan 1913: Zweites Obergeschoß des Maschinenmagazins

LEGENDE:

 PORTLANDZEMENT-STAHLBETON

 STAMPFBETON

 MAUERWERK

 GIPSKARTON

 BESTAND

 ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH

UZ = UNTERZUG

ST = STÜTZE

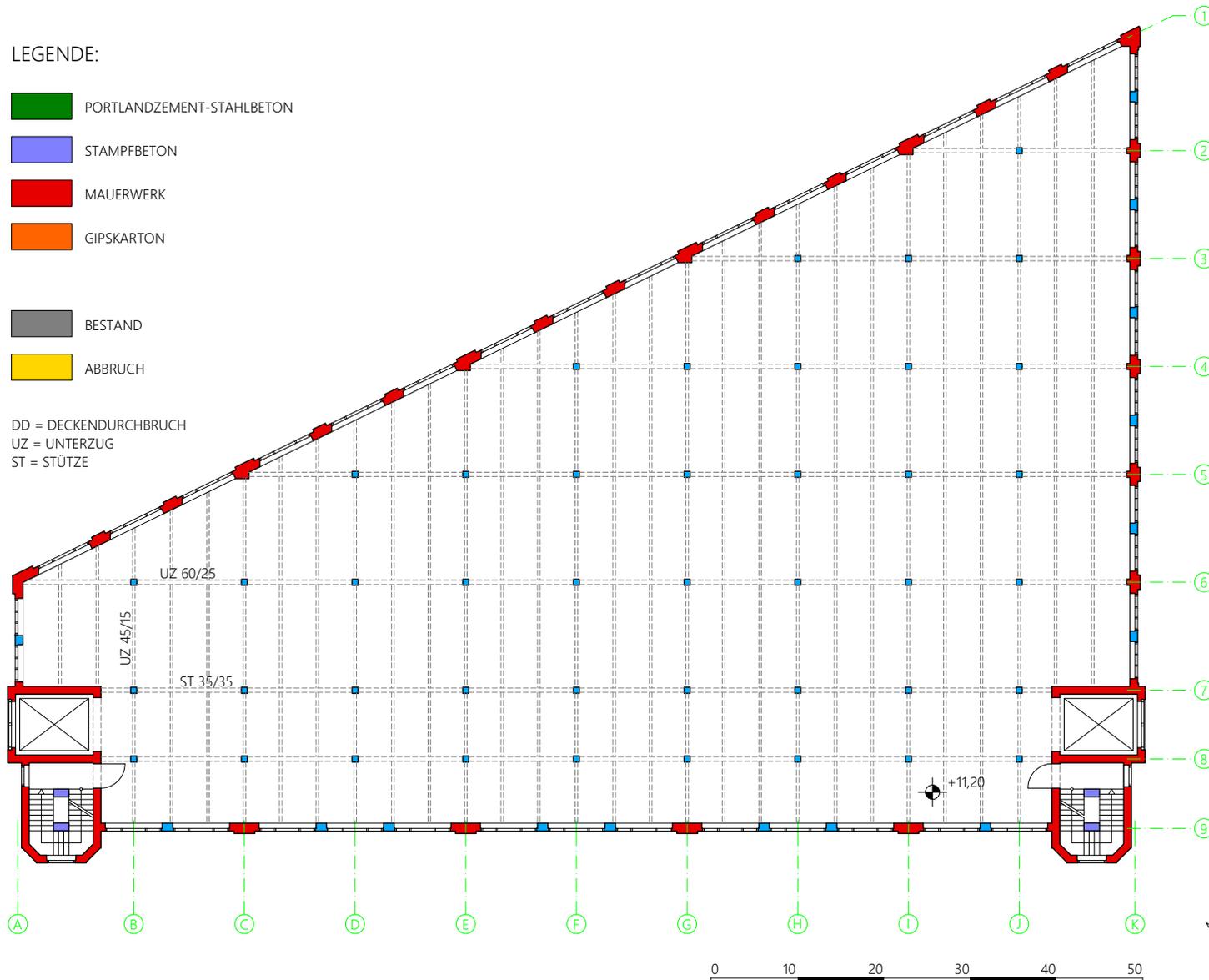


Abb. 82 Bauphasenplan 1913: Drittes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

- PORTLANDZEMENT-STAHLBETON
- STAMPFBETON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

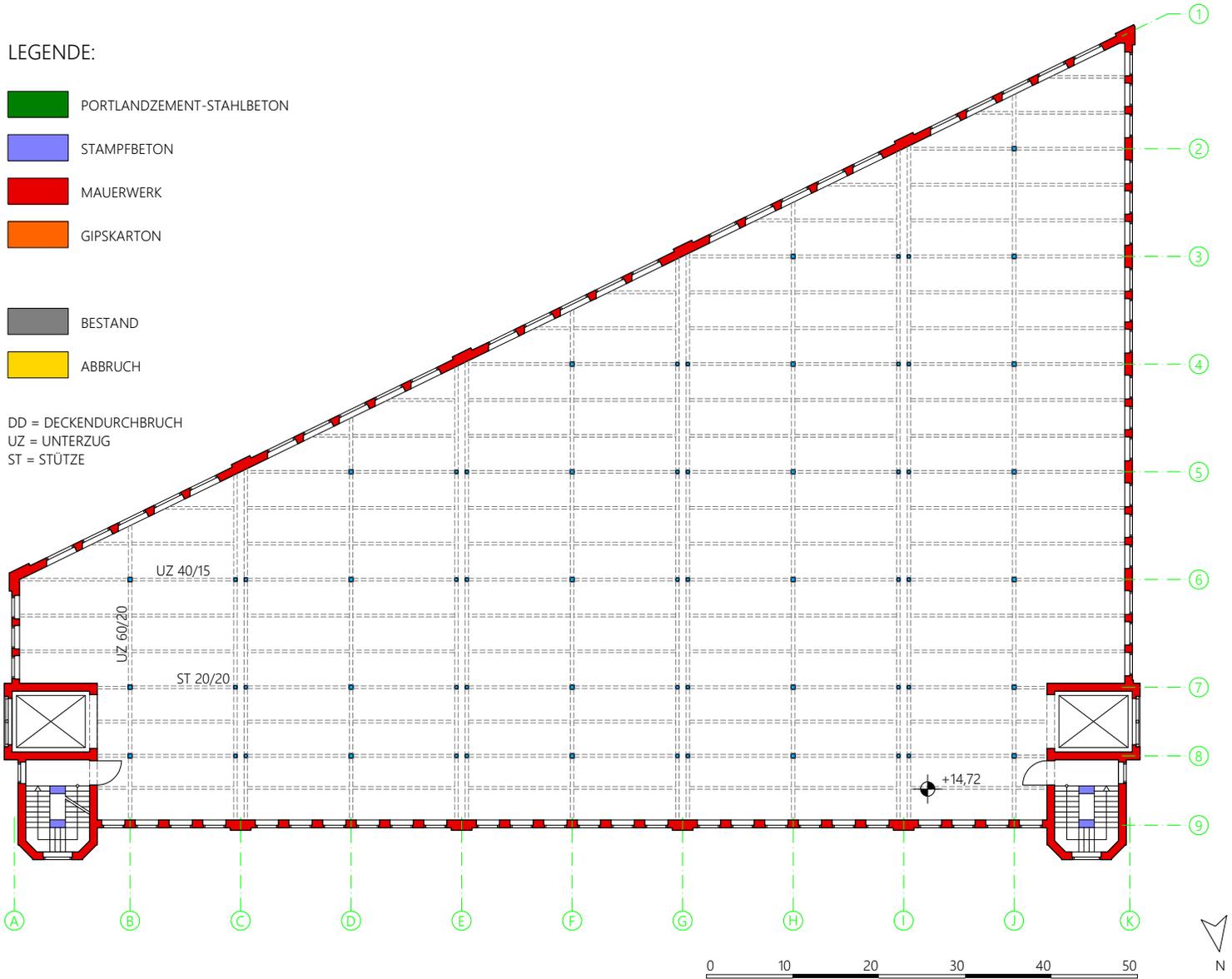


Abb. 83 Bauphasenplan 1913: Dachgeschoß des Maschinenmagazins

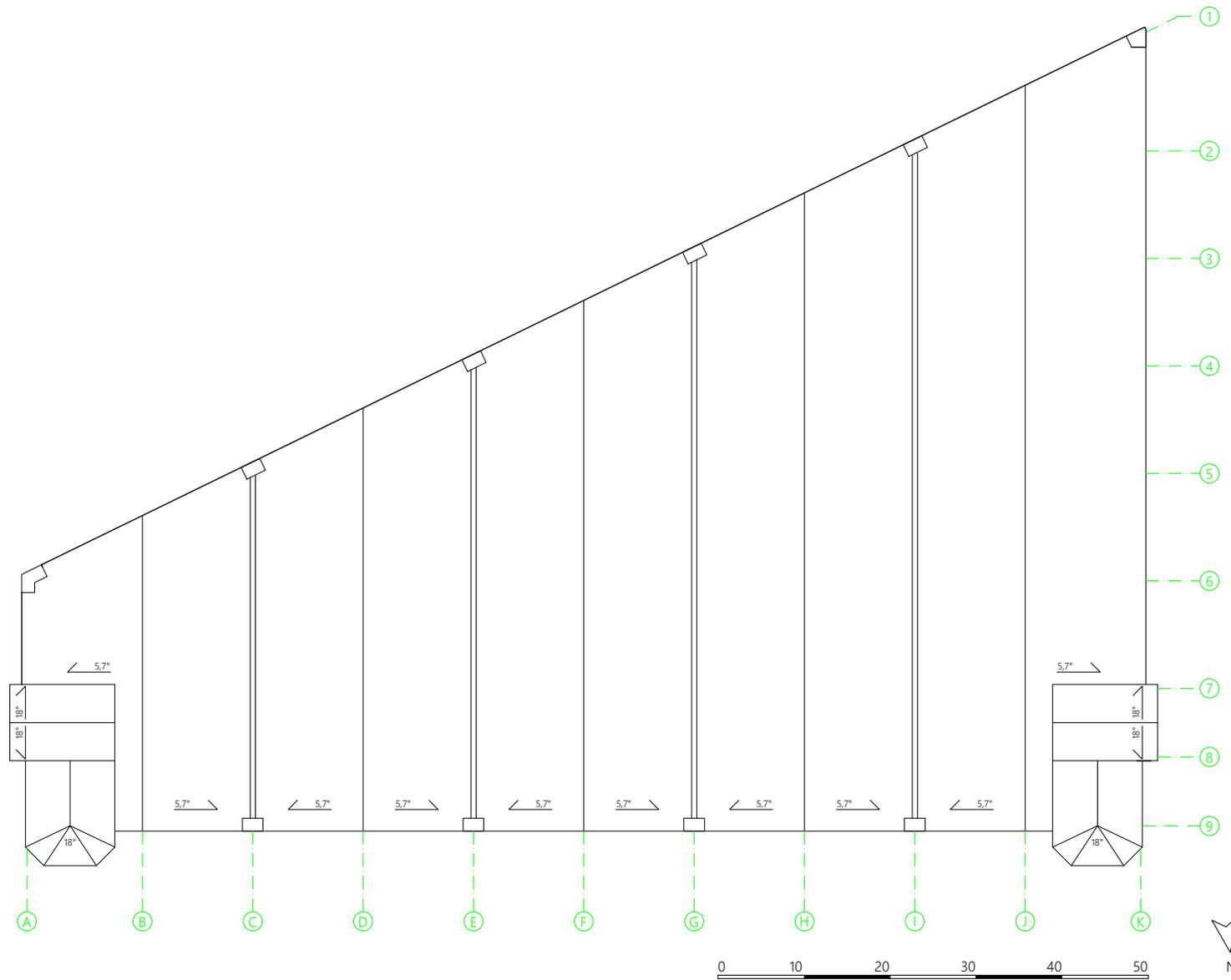


Abb. 84 Bauphasenplan 1913: Dachdraufsicht des Maschinenmagazins

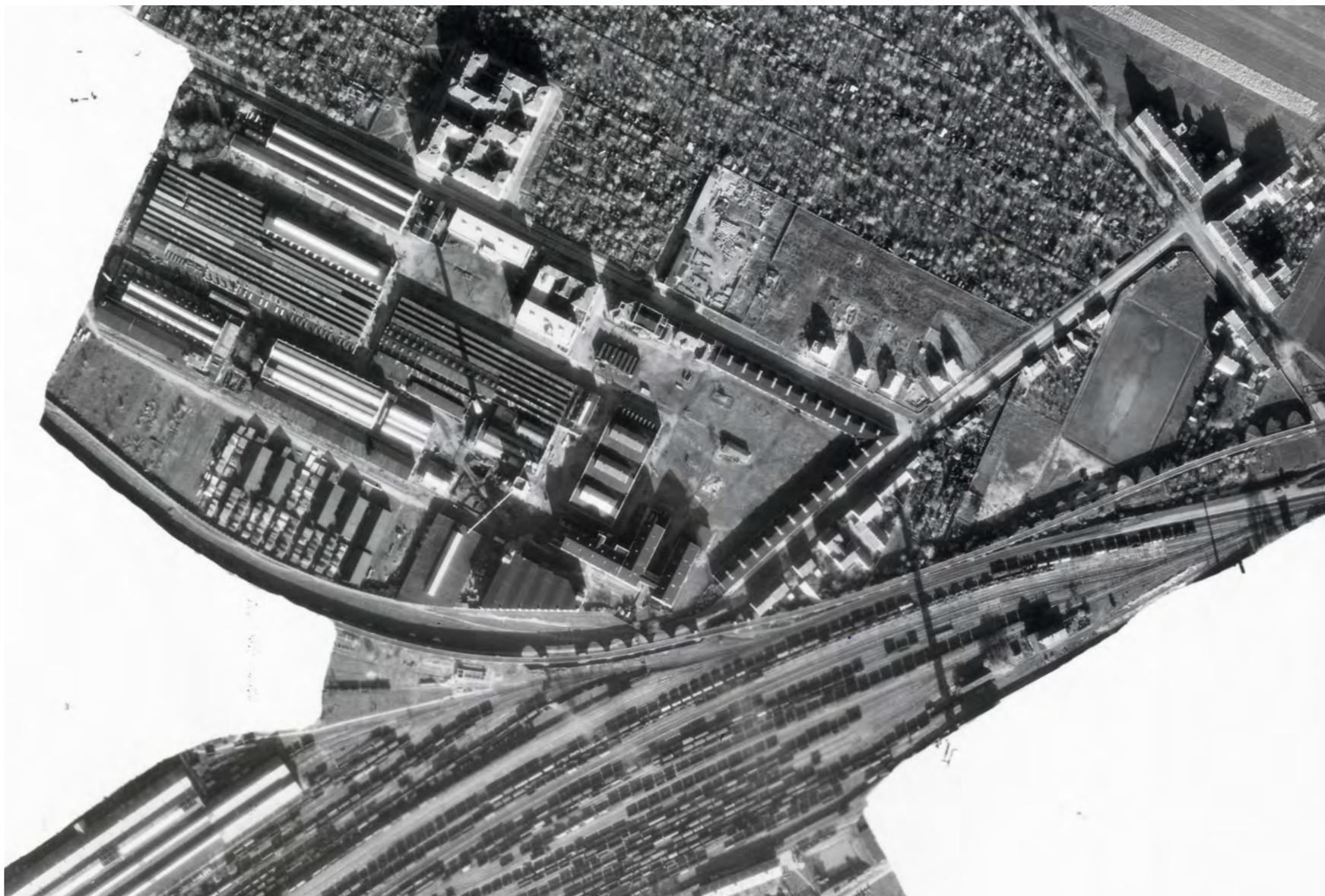


Abb. 85 Luftbild des Geländes 1938

Bauphase 1939 bis 1945 in den Kriegsjahren

7.2.4 Städtebauliche Situation

Öffentlicher Verkehr und Infrastruktur

Seit der letzten Bauphase gab es keine Änderungen der vorherrschenden Infrastruktur. Durch die Bombardierungen der Alliierten wurden jedoch weite Teile der Floridsdorfer Hochbahn und des Straßenbahnnetzes beschädigt oder zerstört, sodass auf der Verbindung der Nordbahn und Nordwestbahn keine Schienentransporte mehr möglich waren.¹³⁷

7.2.5 Einrichtungen und Gebäude

Ander Shuttleworthstraße entstanden seit den 1910er Jahren weitere Wohngebäude im Norden gegenüber der Landmaschinenfabrik. Die städtebauliche Struktur blieb aber weitgehend bestehen.¹³⁸ Nach der Übernahme durch den deutschen Landmaschinen-Hersteller Lanz¹³⁹ wurden ab 1939 die bestehenden Gebäude umgebaut und erweitert. Im Mai 1942 veranlasste man den „Umbau des alten Fabrikationsgebäudes für vordringliche Luftwaffenfertigung“, der Tabak- und Spezialmaschinenfabrik in der Brünner

137 vgl. Wiener Tramwaymuseum o.J. Stadtverkehrsgeschichte. Online verfügbar unter <http://tram.at/stadtverkehrsgeschichte-wien/>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

138 vgl. Stadt Wien 4/2017. Generalstadtplan 1912 Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt abgerufen am 05.10.2017.

139 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 34.

Baugeschichte

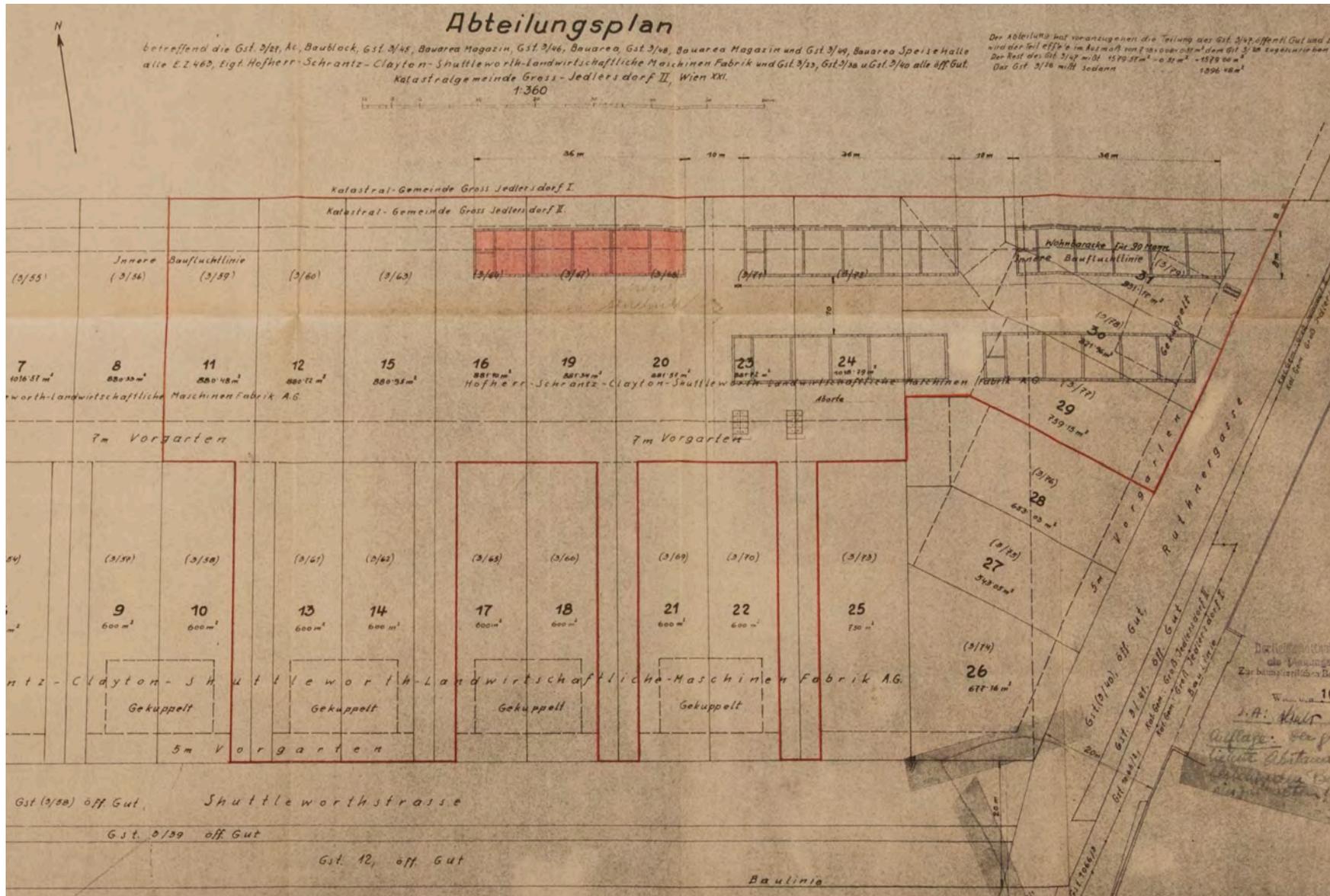


Abb. 86 Lageplan der Baracken

Straße 74.¹⁴⁰

Darüber hinaus wurden ab dem Frühjahr 1942 nördlich der Shuttleworthstraße insgesamt fünf Wohnbaracken errichtet. Diese maßen rund 8 auf 36 Meter und waren für je 90 Personen ausgelegt. Anzunehmen ist, dass es sich dabei um die sogenannten „RAD-Baracken Typ R.L. IV.“ handelte, welche von den Nationalsozialisten zur Unterbringung von Zwangsarbeitern und Häftlingen errichtet wurde.¹⁴¹

Nach der Beschlagnahmung großer Teile der Fabrik durch die in Hagen ansässige „Accumulatoren Fabrik AG“ 1943 errichtete man insgesamt zehn Splitterschutzgräben für die rund 3.500 Arbeiter, um im Falle eines Luftangriffes gewappnet zu sein.¹⁴²

Wegen der Fertigung von kriegswichtigen Gütern wurde die Fabrik Ende des Zweiten Weltkrieges zur Zielscheibe der Alliierten. Ab Juni 1944 wurden zahlreiche Luftangriffe auf Floridsdorf und die Rüstungsbetriebe geflogen.¹⁴³ Durch die Bombardierungen der Fabrikanlage während des Zweiten Weltkrieges wurden auch weite Teile des Maschinenmagazins zerstört. Besonders schwere Beschädigungen gab es an der Südwestfassade an der Ruthnergasse.¹⁴⁴ Am Ende des Zweiten Weltkrieges waren mehr als zwei Drittel der Fabrikgebäude und des Maschinenparks durch die Bombardierungen zerstört worden.¹⁴⁵

140 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 2/1942.

141 vgl. ebenda.

142 vgl. ebenda 1943.

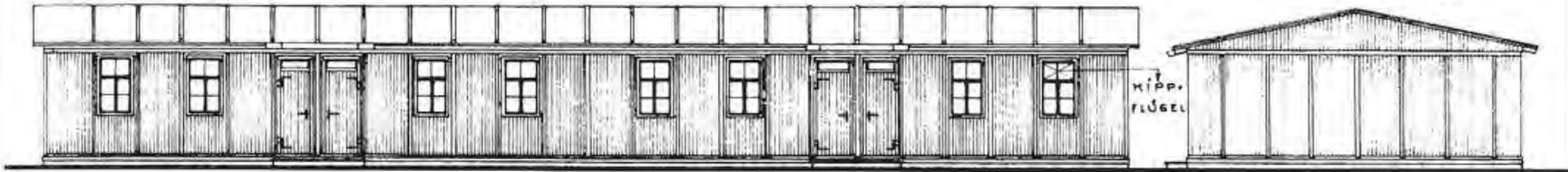
143 vgl. Landsmann et al. 1995, 32; 97.

144 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1957.

145 vgl. Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft 1957, 32.

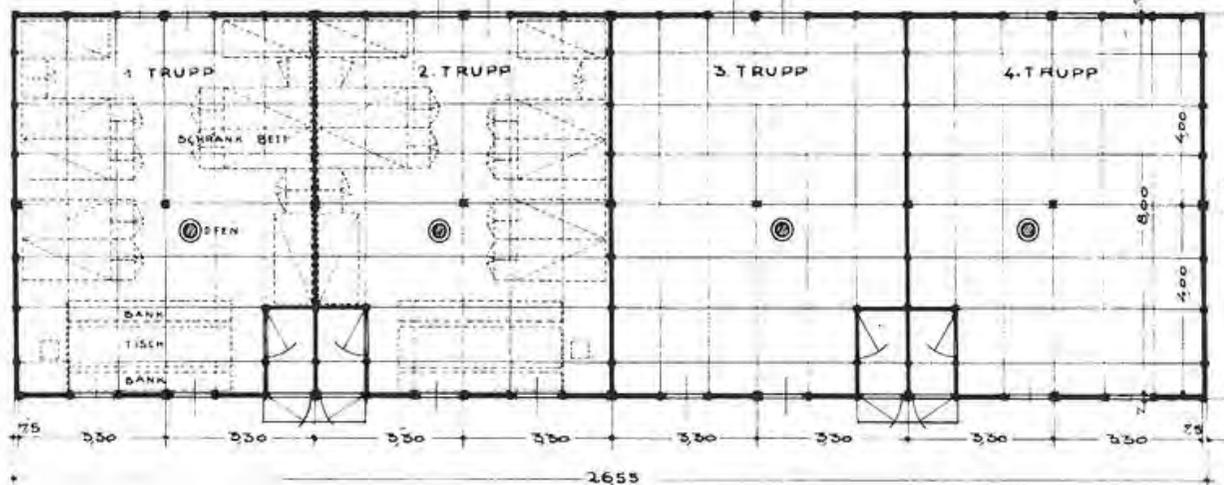
REICHSLÄITUNG DES ARBEITSDIENSTES

TYP. R.L. IV.



LÄNGSANSICHT

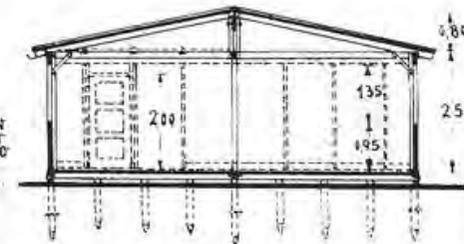
GIEBELANSICHT



GRUNDRIß

18019

M. 1:100



QUERSCHNITT

- ⊙ RAUCHROHR ÜBER DEM OFEN
- ⊙ RAUCHROHR VERSETZT

Abb. 87 Plandarstellungen einer Baracke Typ R.L. IV.

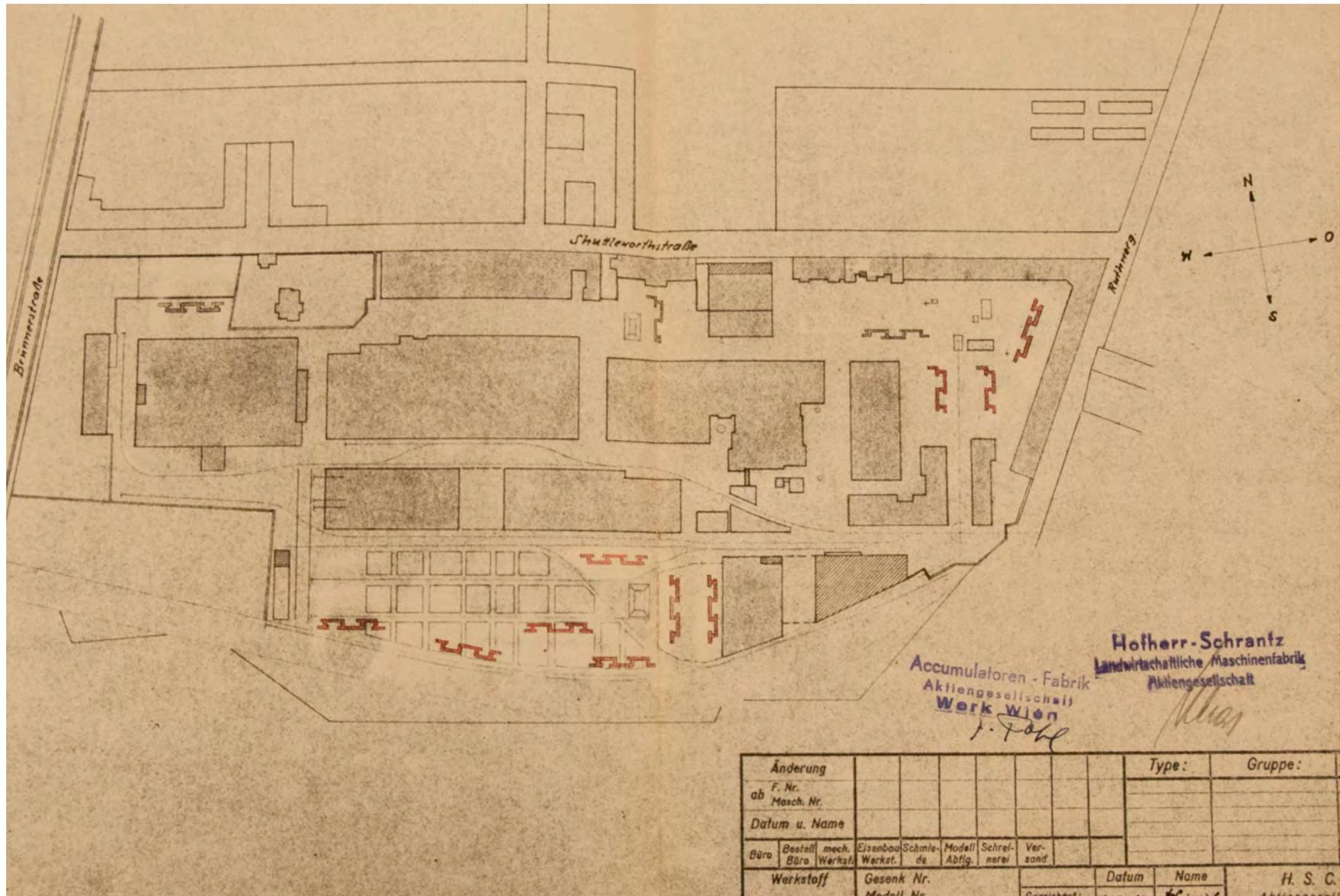


Abb. 88 Einreichplanung für Deckungsgräben



Abb. 89 Luftbild des Geländes 1960

7.3 Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Aus der Nachkriegszeit liegen kaum Unterlagen von den baulichen Maßnahmen des Wiederaufbaus vor. Gemessen am Zerstörungsgrad kann jedoch angenommen werden, dass sich dieser Prozess über mehrere Jahre erstreckte. Das heute noch bestehende Maschinenmagazin wurde beispielsweise erst 13 Jahre nach Kriegsende wiedererrichtet.¹⁴⁶

Der Wiederaufbau des „Roderbaus“ verzögerte sich wohl wegen mangelnder finanzieller Mittel bis in das Jahr 1957. Hierbei gab es eine planerische Neugestaltung im stark beschädigten südwestlichen Bereich des Gebäudes, wo die zerstörten Geschößdecken nicht wiederhergestellt wurden. Stattdessen führte man eine dreistufige Terrassierung der Eckfassade aus. Dadurch verbesserte sich die Belichtung des vormals bis zu 48 Meter tiefen Gebäudes. Die erste Dachebene entstand über dem Erdgeschoß, eine weitere über dem zweiten Obergeschoß. Die dritte Stufe bildet die Decke des Dachgeschoßes.

Anstatt die Geschößdecke über dem Keller im Südwesten wiederherzustellen, schuf man einen zweigeschoßigen Raum und versah das neue Dach über dem Erdgeschoß mit vier Oberlichtern, welche für eine bessere Belichtung der tiefer liegenden Bereiche sorgen sollten. Die Außenmauern der Südwestfassade wurden, wie jene im darüberliegenden Erdgeschoß, komplett erneuert. Im Erdgeschoß mussten ebenfalls Teile der inneren Tragstruktur sowie eine Aufzugswand wiederaufgebaut werden. Weitere Bauarbeiten gab es ebenfalls an der Eckfassade im Südosten, die sich über sämtliche Geschöße erstreckten.

Im ersten Obergeschoß machte sich die Zerstörung durch die Luftangriffe stärker bemerkbar. Noch bestehende Strukturen über dem neu geschaffenen Dach wurden abgebrochen und die Fassade um vier Achsen nach hinten versetzt. Eine Geschößhohe Ziegelwand links und rechts der Terrasse wurde ebenfalls neu errichtet. Die Decke über dem ersten Geschoß war zur Hälfte zerstört und musste erneuert beziehungsweise ausgebessert werden.

146 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1957.

Baugeschichte

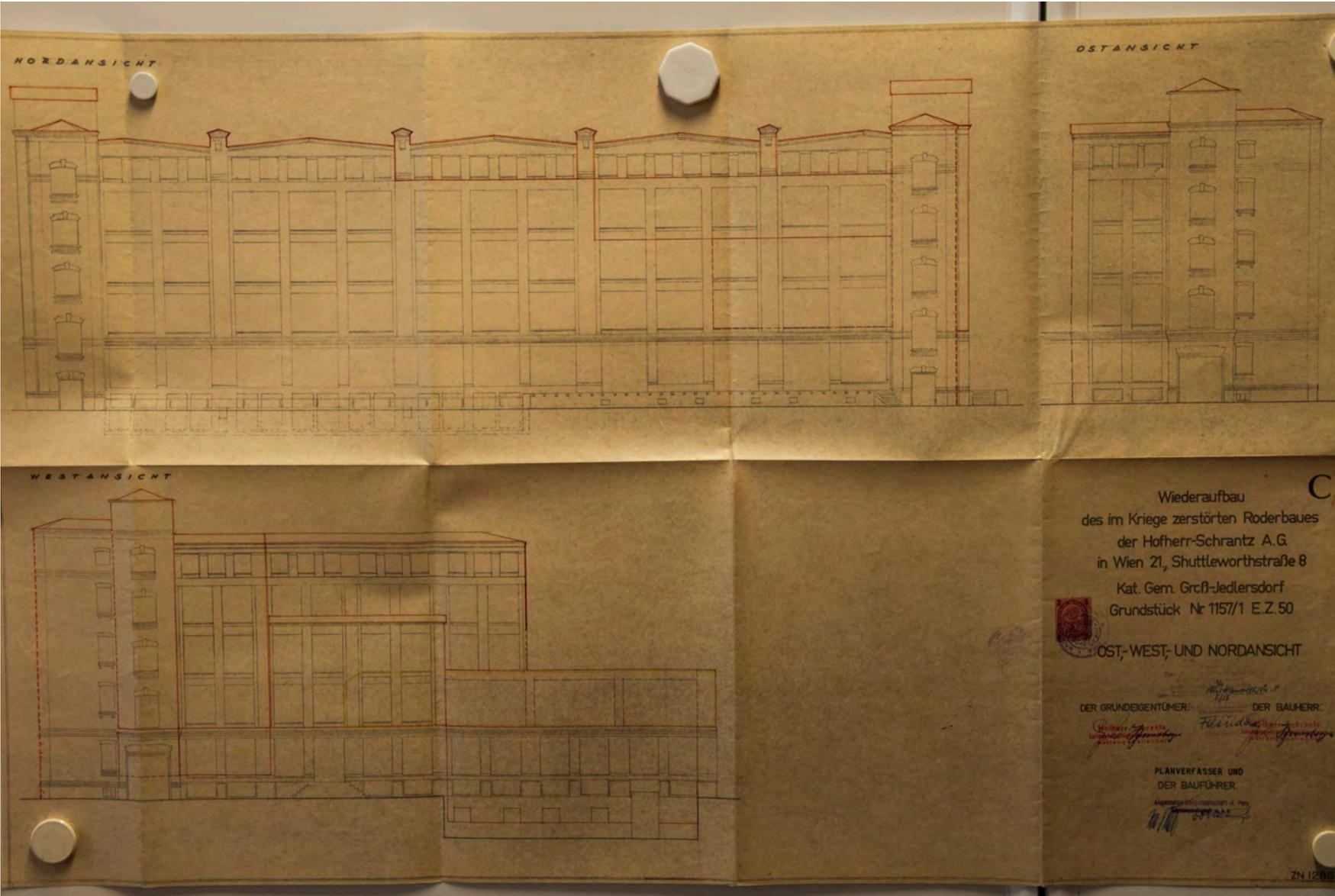


Abb. 90 Ansichten des Maschinenmagazins 1957

Der westliche Aufzugsschacht musste über dem ersten Geschoß komplett neu errichtet werden und ein neuer Lastenlift mit 2.000 Kilogramm Nutzlast wurde in Auftrag gegeben.

Im zweiten Geschoß wurde die Fassadenflucht aus dem darunterliegenden Geschoß übernommen und im Südosten neue Fenster eingeplant. Insgesamt 15 Stützen mussten wiederaufgebaut werden. Die fast vollständig fehlende Decke über dem zweiten Obergeschoß ließ man wiedererrichten. Außerdem wurde ein neues Presskies-Dach über drei Achsen errichtet.

Die erneut zurückspringende Fassade im dritten Geschoß hatte an beiden Seiten zur Terrasse hin orientierte Fenster. Bis auf wenige Betonrippen musste die gesamte Decke erneuert und die innere Tragstruktur zur Hälfte wiederaufgebaut werden. Außerdem gab es auch Schäden an der kompletten Südfassade sowie Teilen der Nordwestfassade, die allesamt ausgebessert werden mussten.

Im Dachgeschoß wurde erneut die Fassadenflucht des darunterliegenden Stockwerks aufgenommen. Die gesamte westliche Gebäudehälfte war durch die Bombardierungen zerstört worden und musste erneuert werden. Das Dach wurde in diesem Bereich wiederhergestellt und mit Presskies neu eingedeckt.¹⁴⁷ Das äußere Erscheinungsbild des Maschinenmagazins hat sich seit dem Wiederaufbau 1957 nur noch geringfügig geändert.

147 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1957.

Baugeschichte

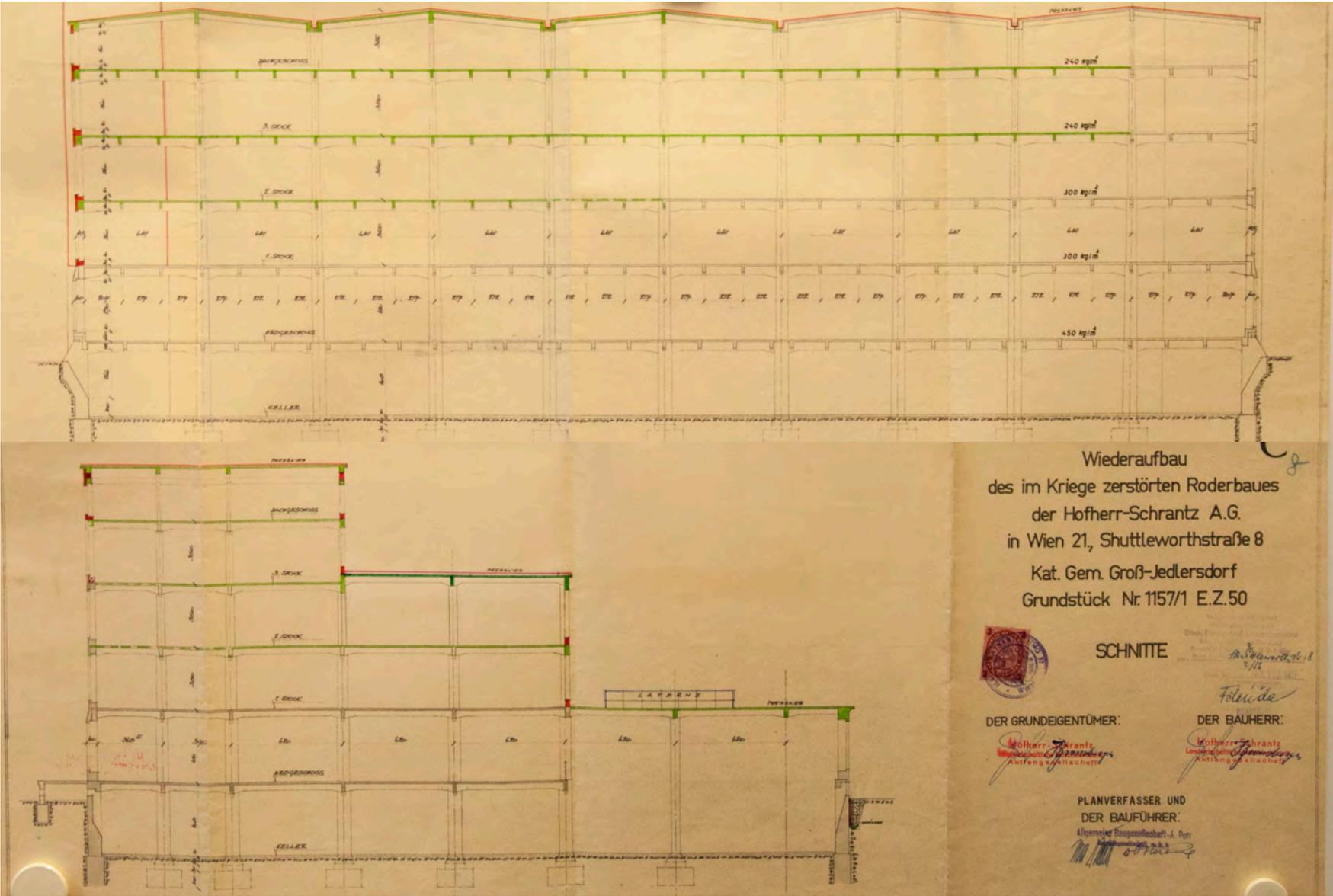


Abb. 91 Bauphasenplan 1957: Längs- und Querschnitt des Maschinenmagazins

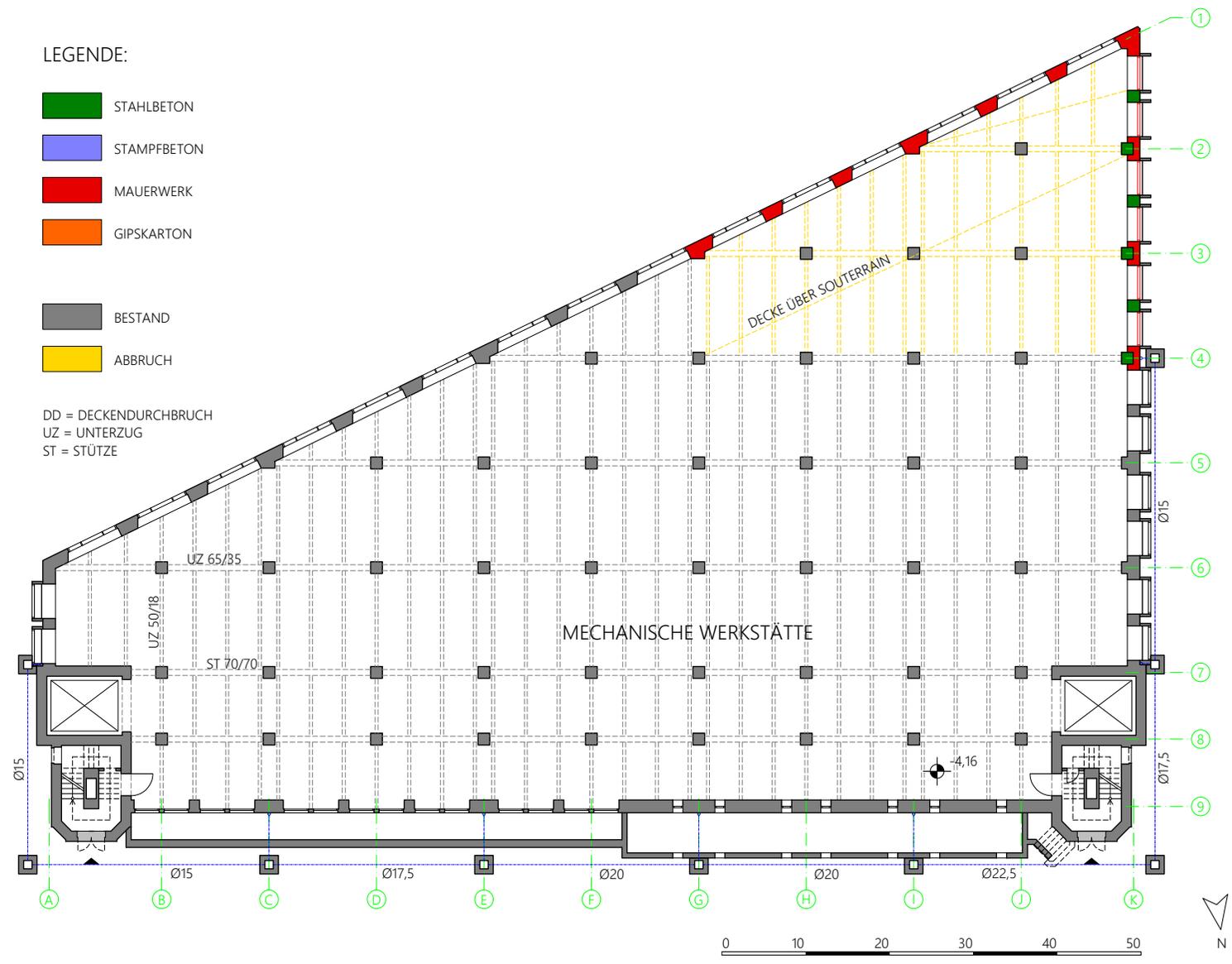


Abb. 92 Bauphasenplan 1957: Souterrain des Maschinenmagazins

Baugeschichte

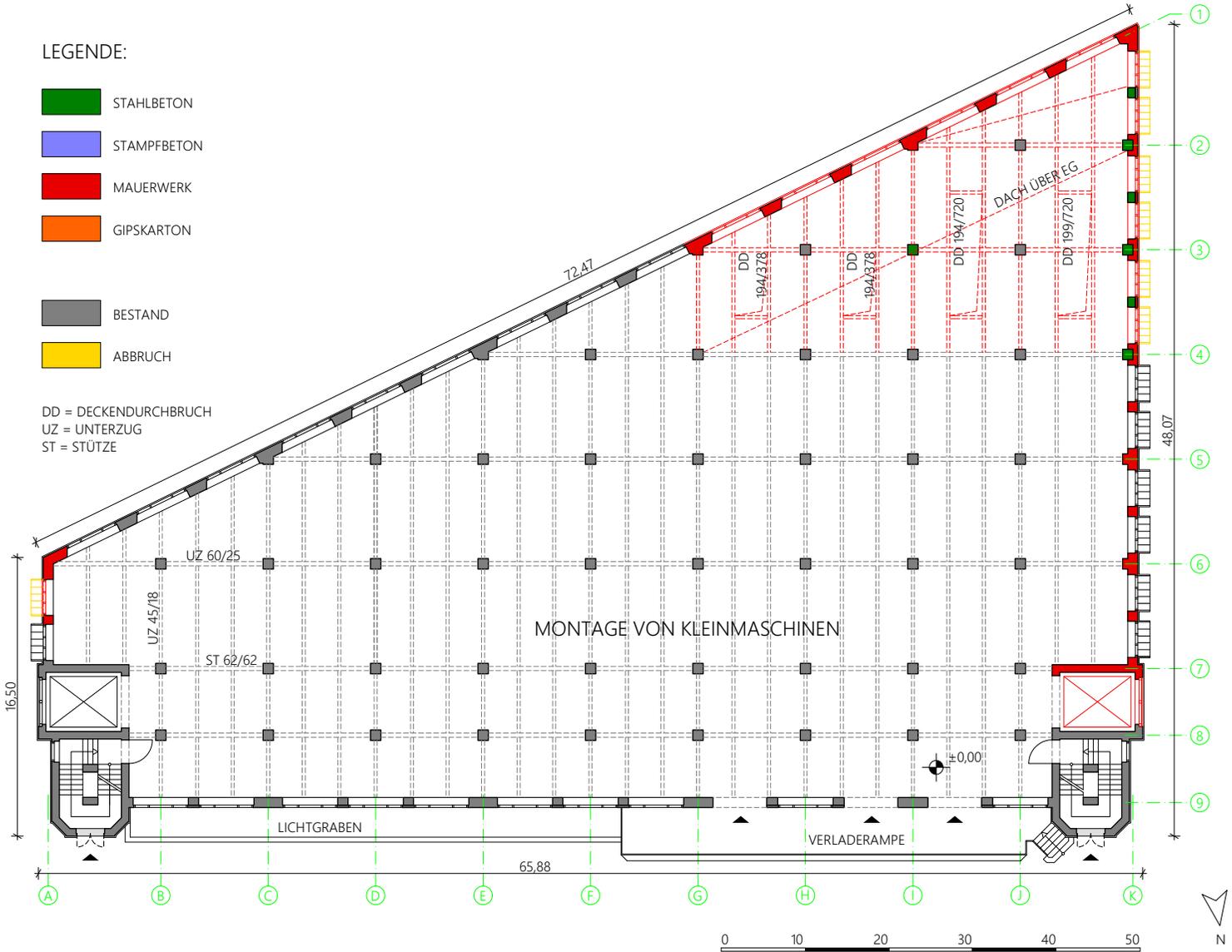


Abb. 93 Bauphasenplan 1957: Erdgeschoß des Maschinenmagazins

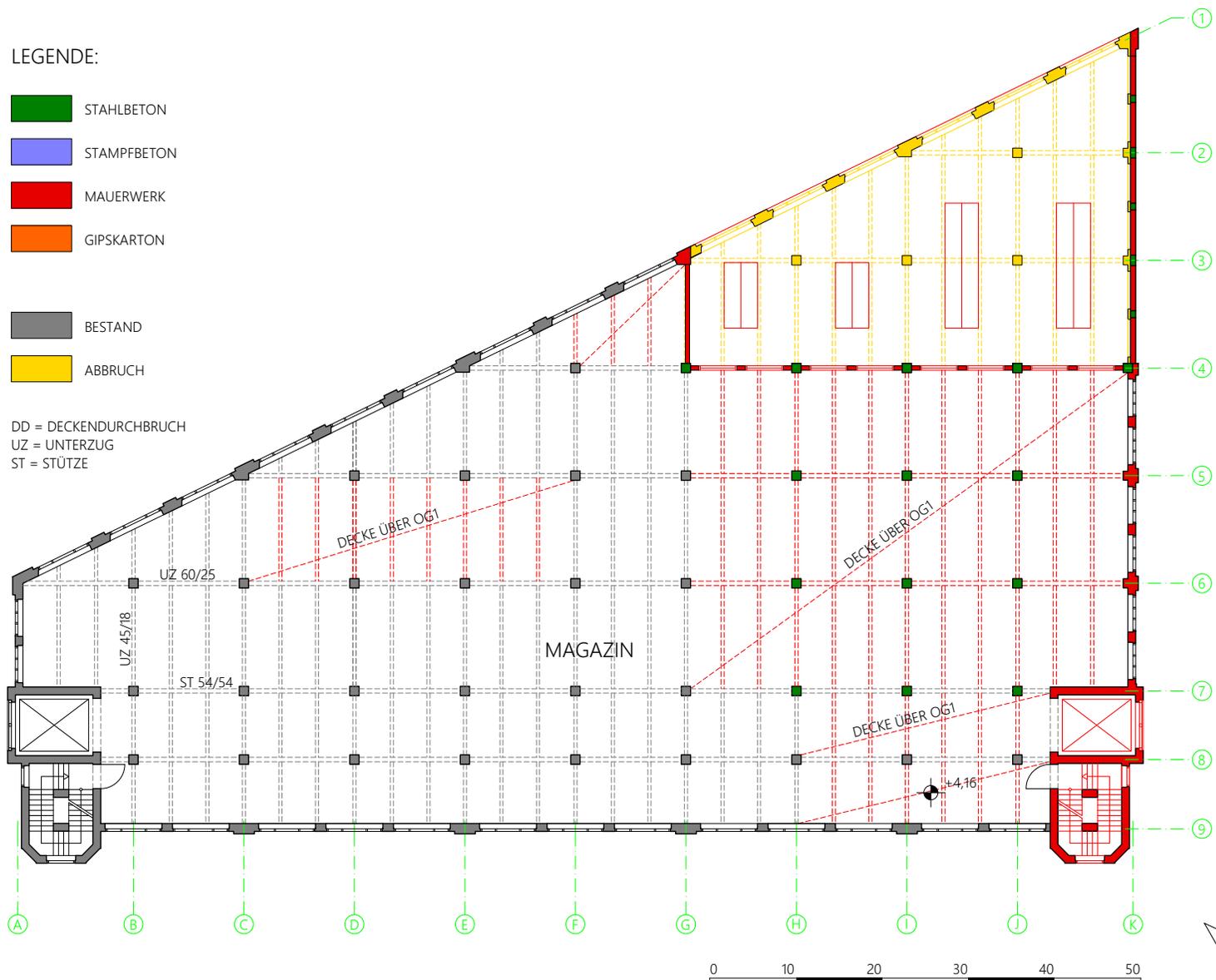


Abb. 94 Bauphasenplan 1957: Erstes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

- STAHLBETON
- STAMPFBETON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

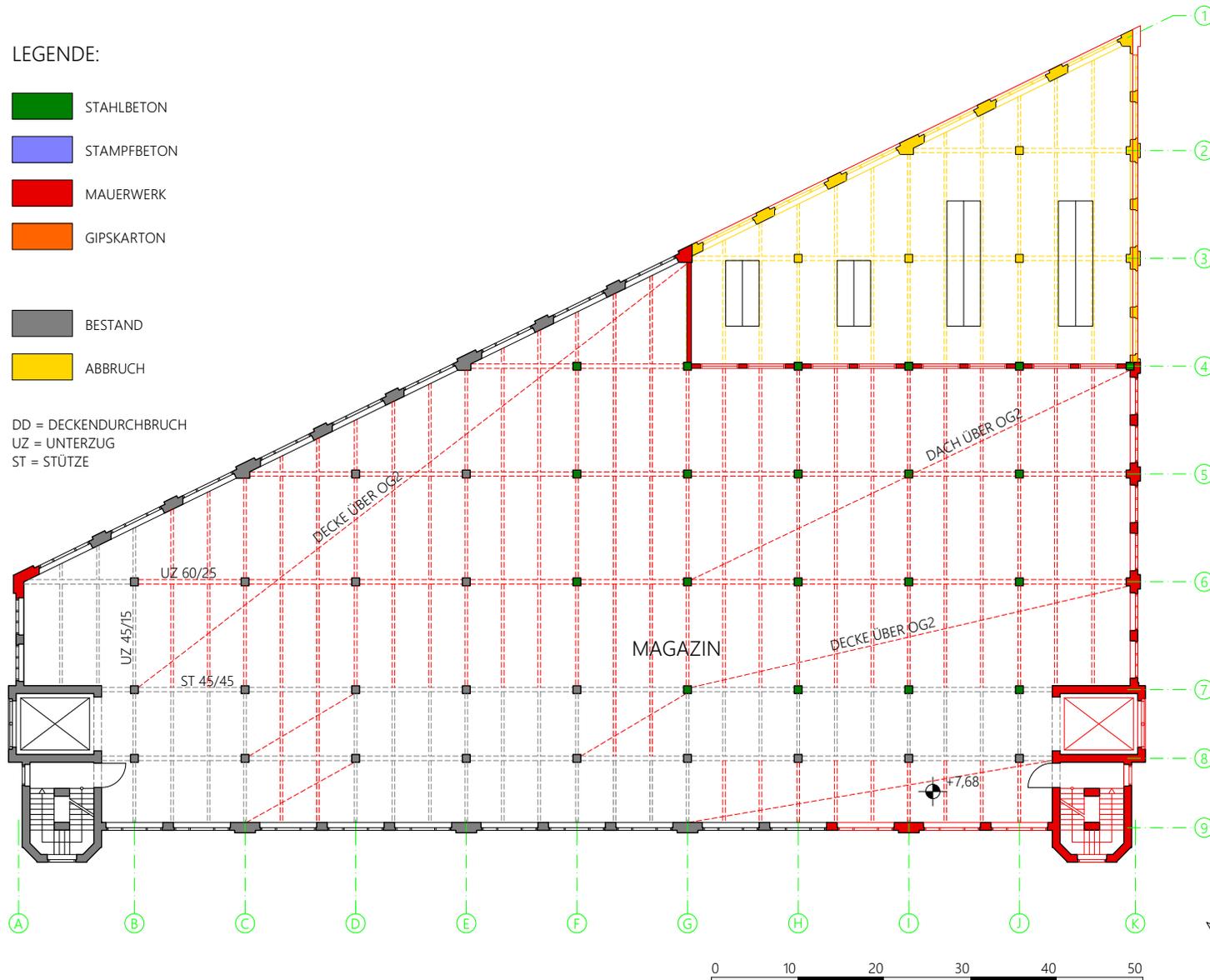


Abb. 95 Bauphasenplan 1957: Zweites Obergeschoß des Maschinenmagazins

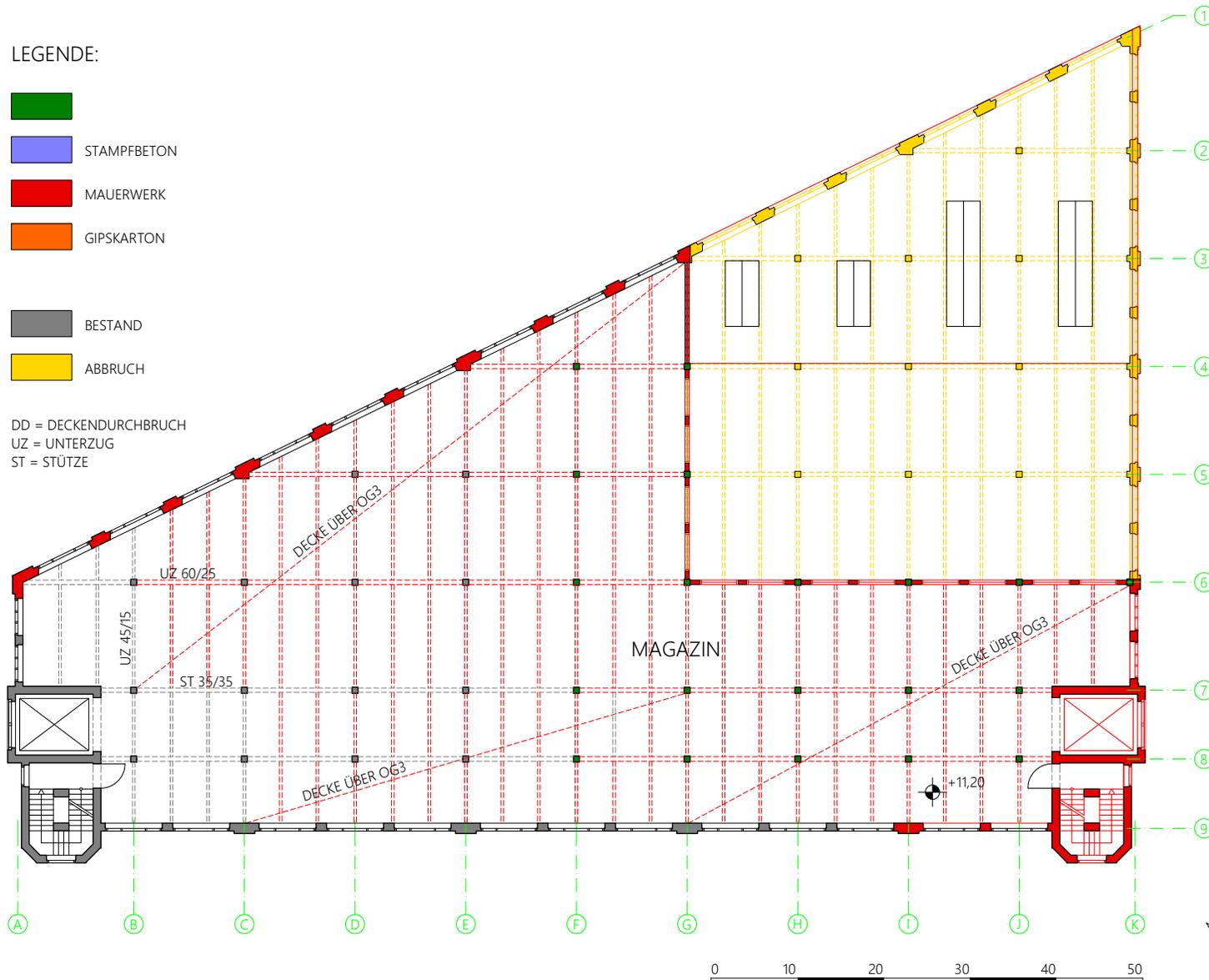


Abb. 96 Bauphasenplan 1957: Drittes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

-
- STAMPFBEFON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

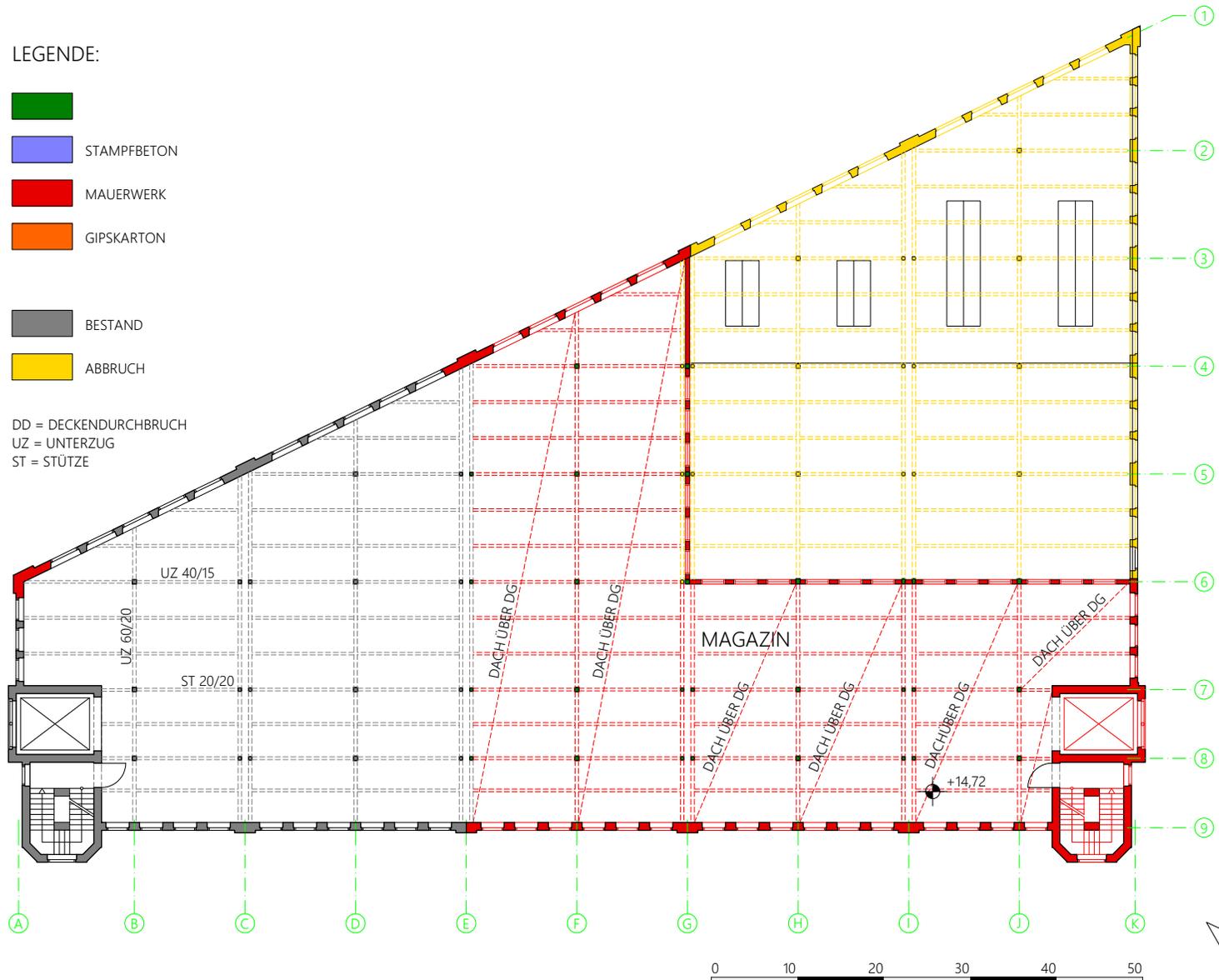


Abb. 97 Bauphasenplan 1957: Dachgeschoß des Maschinenmagazins

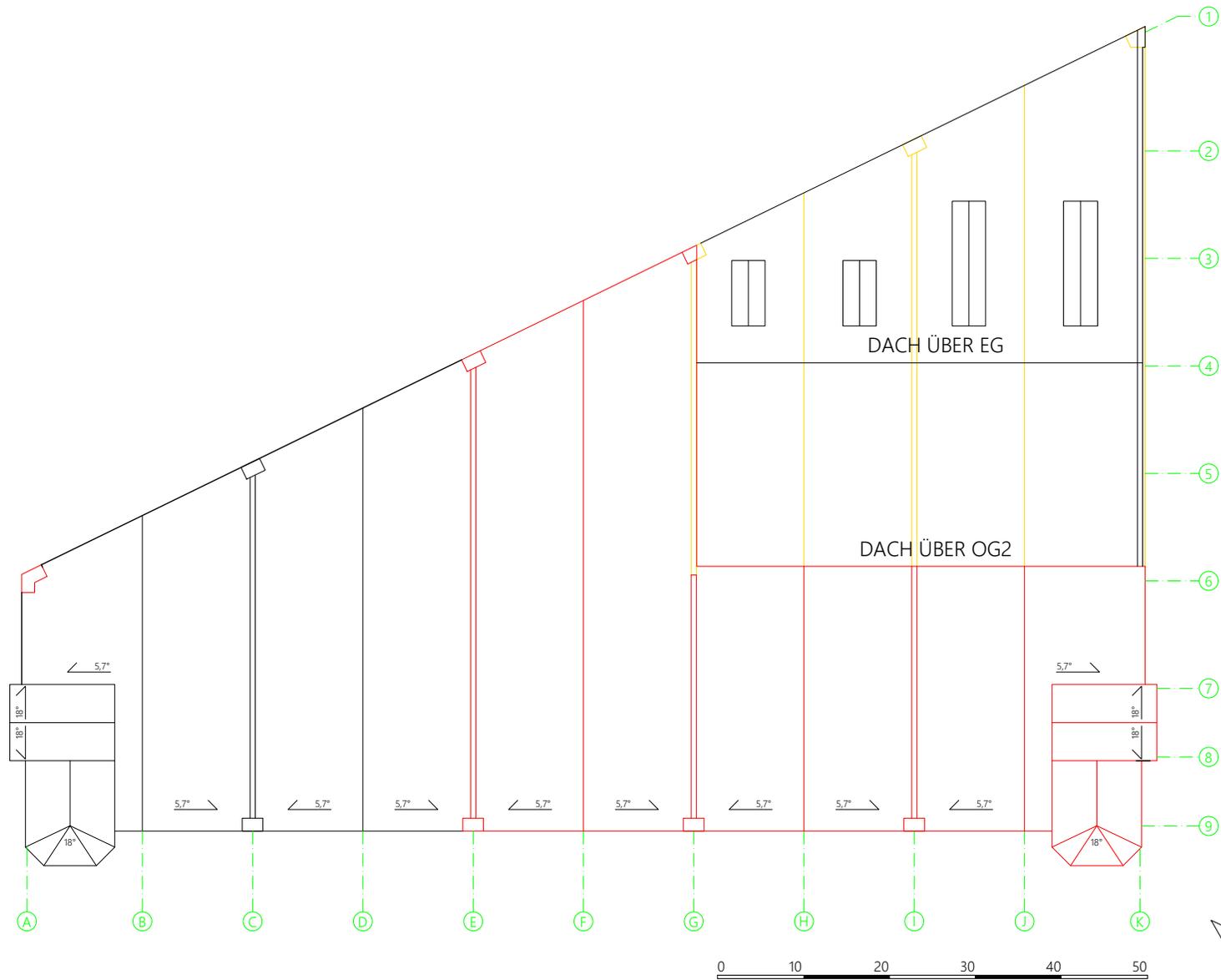


Abb. 98 Bauphasenplan 1957: Dachdraufsicht des Maschinenmagazins



Abb. 99 Luftbild des Geländes 1970

7.4 Demolierungen und Umbauten seit dem Zweiten Weltkrieg

7.4.1 Situation um 1970

Nachdem das Gelände der ehemaligen Hofherr-Schrantz-Landmaschinenfabrik 1968 von der Elin AG gekauft wurde¹⁴⁸, gestaltete man das Gebiet nach den eigenen Bedürfnissen um. Zahlreiche Fabrikgebäude aus dem frühen 20. Jahrhundert wurden in den folgenden Jahren abgerissen, da sie laut der Elin AG nicht mehr wirtschaftlich waren.¹⁴⁹ Zahlreiche Fabrikgebäude waren 1970 nicht mehr vorhanden. Die Bebauung an der Shuttleworthstraße und der Ruthnergasse war zum Großteil abgetragen. Ob diese zur Gänze durch die Um- und Neubaumaßnahmen der Elin passierte oder einige Gebäude als Folge der Schäden des Zweiten Weltkrieges demoliert wurden, ist nicht bekannt.¹⁵⁰ Im Jahr 1970 kam es ebenfalls zum Umbau des ehemaligen Maschinenmagazins durch den neuen Eigentümer Elin. Die Geschoßdecke über dem Souterrain im Südwesten wurde entgegen dem Entwurf von 1957 wiedererrichtet. Mit dem Einziehen einer Decke wurde der seit dem Wiederaufbau zweigeschoßige Bereich im Südosten wieder rückgebaut. Eine weitere Maßnahme war die Erneuerung der Verladerampe an der nördlichen Fassadenseite. Über dieser hingte man ein Vordach an der Fassade ab, welches aus einer Stahlkonstruktion und einer Wellblechdeckung bestand.¹⁵¹ In einer späteren, nicht datierten Bauphase wurden ein Büro, Garderoben und Sanitärräume in das Erdgeschoß und erste Obergeschoß eingeplant.¹⁵²

148 vgl. Mathis 1987, 91-95.

149 vgl. Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. 1986, 424 f.

150 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1970.

151 vgl. ebenda

152 vgl. ebenda 1983.

Baugeschichte

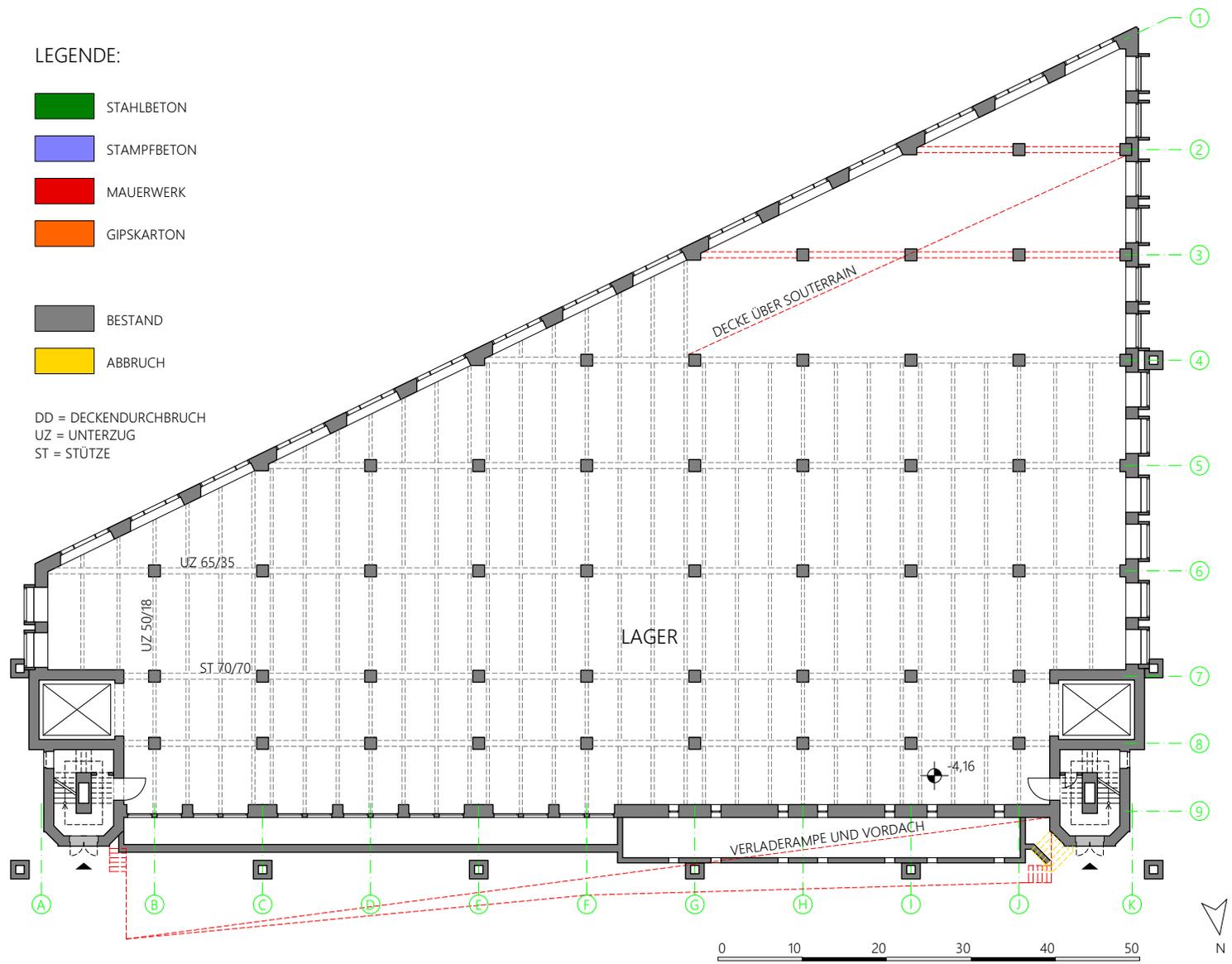


Abb. 100 Bauphasenplan 1970: Souterrain des Maschinenmagazins

7.4.2 Situation in den 1980er Jahren

Zu Beginn der 1980er Jahre wurden Planungen zu einer großflächigen Umgestaltung des Areals begonnen. Im Jahr 1983 entschloss sich der Eigentümer Elin dazu, das Erdgeschoß sowie das erste Stockwerk des Maschinenmagazins auszubauen. An der Westfassade des Erdgeschoßes wurden Garderoben, Toiletten und ein Kassaraum im Anschluss an das bestehende Büro im Südwesten geschaffen. Die Sanitärräumlichkeiten neben dem östlichen Aufzug wurden geringfügig geändert und zusätzlich eine Garderobe und ein Lagerbüro eingeplant. Das Lager, welches die restliche Geschoßfläche einnahm, wurde zudem durch einen Zaun räumlich in zwei Bereiche getrennt. Im Außenbereich nahe der südöstlichen Fassade des Magazins errichtete die Elin AG ein rund neuneinhalb auf sieben Meter großes Flugdach, welches als Stahlkonstruktion mit Membrandacheindeckung errichtet wurde. Im ersten Stock wurden drei Büros, ein Umkleideraum sowie ein Besprechungsraum an der Hauptfassade im Norden errichtet. Die Situation der Toiletten im östlichen Gebäudeteil wurde abgeändert und zusätzlich ein Gang und Vorraum zur Erschließung der neuen Räumlichkeiten geschaffen. Neben dem westlichen Aufzugsschacht entstand ein EDV-Raum.¹⁵³ In der August-Ausgabe des Magazins „Der Aufbau“ von 1986 wurde der Abriss weiter Teile der ehemaligen Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth Fabrik unter dem Titel „Stadterneuerung am Beispiel einer Fabrik“ thematisiert. In einer vorangegangenen Bauphase waren bereits Bestandsgebäude von der Elin-Union abgerissen worden, um neue Anlagen für die Fabrikation elektrischer Geräte zu errichten. Die Planung für das Bauvorhaben übernahmen 1986 die Architekten Lois Holk und Josef Kohlseisen.¹⁵⁴

153 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1983.

154 vgl. Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. 1986, 424 f.

Baugeschichte



Abb. 101 Bauphasenplan 1983: Erdgeschoß des Maschinenmagazins

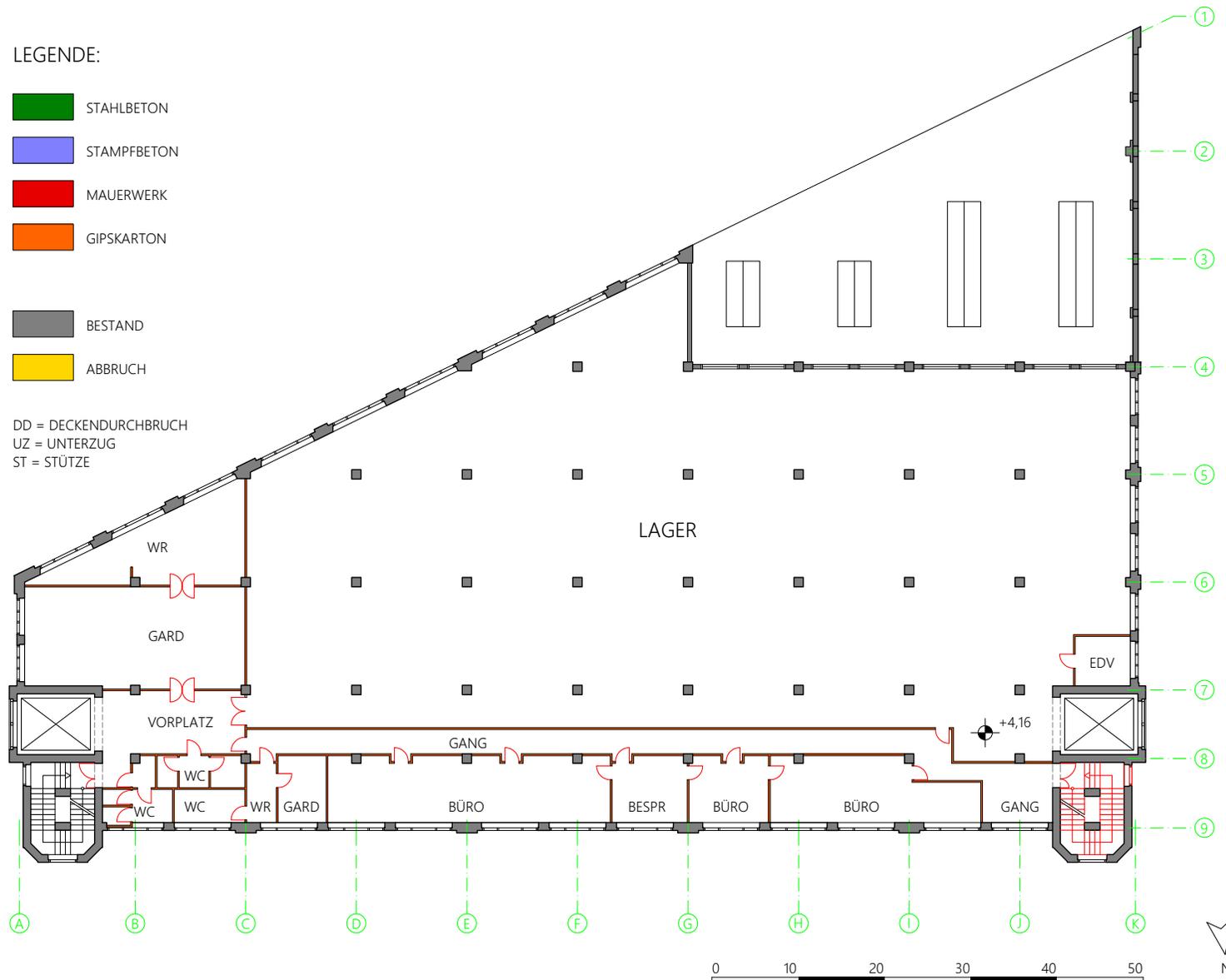


Abb. 102 Bauphasenplan 1983: Erstes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte



- 1 Bestehendes Betriebsgebäude
- 2 Wasserturm
- 3 „Villa“
- 4 Neubebauung Elektronikzentrum
- 5 Situation
- 6 Neubebauung Elektronikzentrum — Lageplan
- A Elin Electronic
- B Research Center
- C System Automatik Technik

- NEU
- ERSCHLIESSUNG
- ALTE VERBAUUNG
- ▲ ENERGIE VERSÖRQUNG
- GESAMTGELANDE
- REVITALISIERUNG
- ▨ NEUWÄZONEN

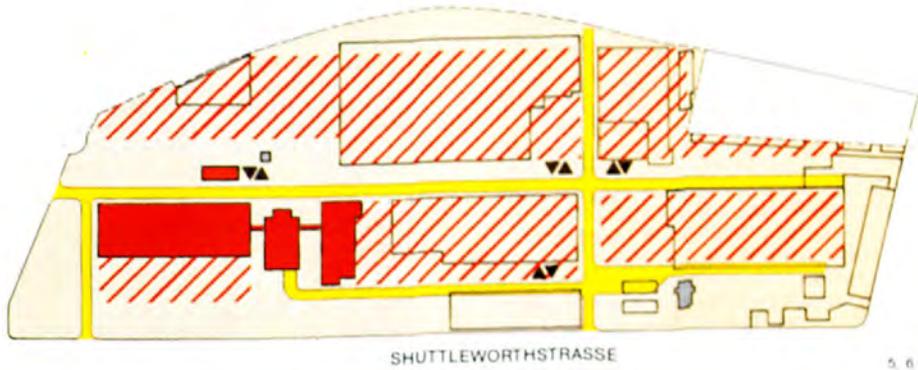


Abb. 103 Stadterneuerungsplan auf den Gründen der ehemaligen Landmaschinenfabrik

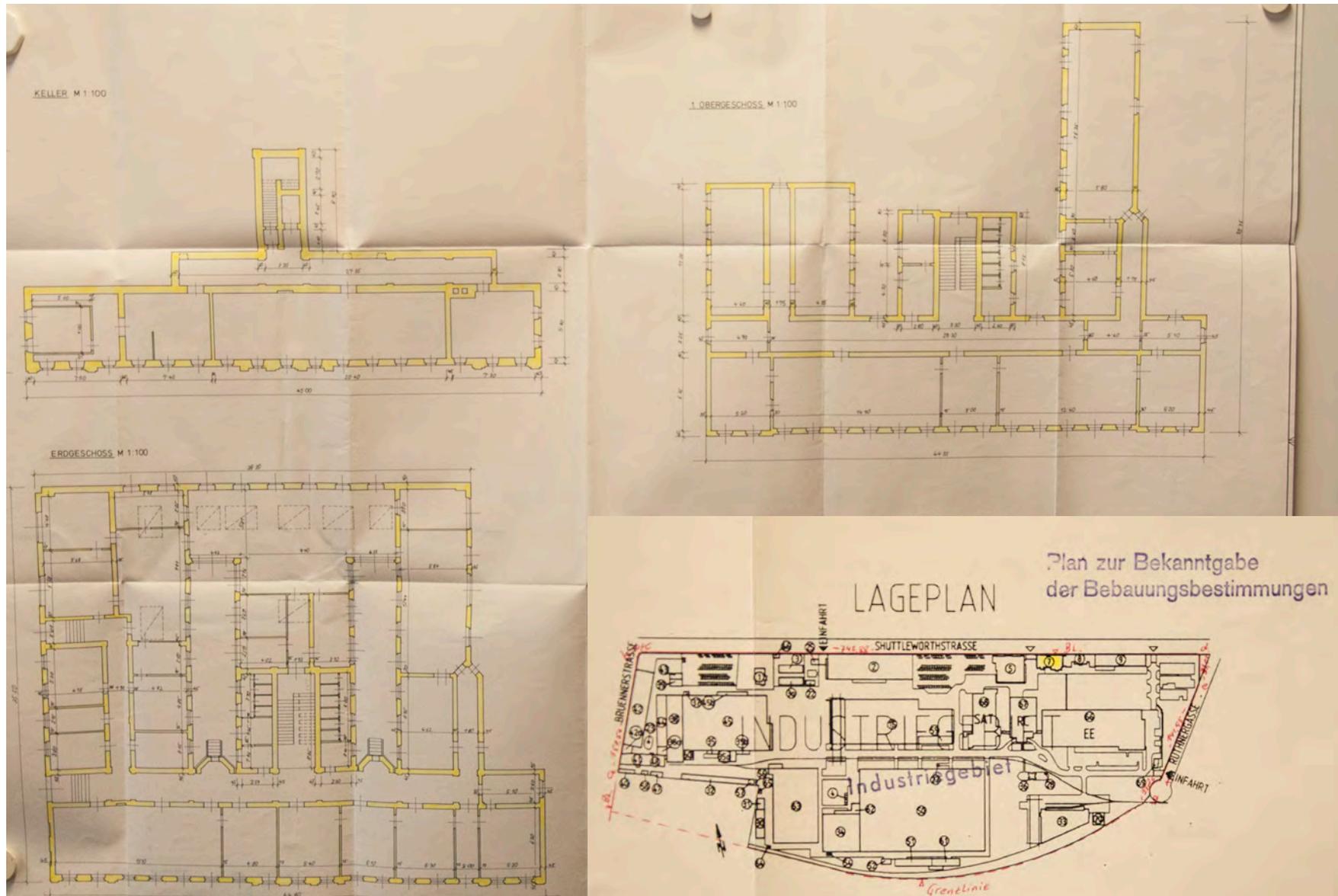


Abb. 104 Abbruchplan des Gebäudes XXI an der Shuttleworthstraße aus dem Jahr 1988

Baugeschichte

Der Altbestand auf dem gesamten Gelände wurde wie folgt erfasst und bewertet:

*„Nach der Aufnahme des Gebäudebestands ergab sich, daß [sic] der überwiegende Teil der Altgebäude nicht erhalten werden kann. Handelt es sich doch um überaltete [sic] Räumlichkeiten, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen und die auch hinsichtlich ihrer baukünstlerischen Wertigkeit nicht erhaltenswürdig sind. Zwei Gebäude jedoch unterscheiden sich vom übrigen Bestand: Der, in Proportion und Maßstab sehr typische Wasserturm und die ‚Villa‘. Da beide Gebäude gute Beispiele einer um die Jahrhundertwende entstandenen Industriearchitektur sind, ist eine Revitalisierung beabsichtigt. Der Wasserturm soll für hydraulische Zwecke genützt und die ‚Villa‘ wird zu einem Gästehaus umgebaut werden, in dem auch eine Ausstellung der Produkte Platz finden soll, die die Elin erzeugt. Bei der Restaurierung soll sehr behutsam vorgegangen und besonders sollen die interessanten Keramikfriese herausgestellt werden.“*¹⁵⁵

Der Bebauungsplan sah den Neubau des Elektronikzentrums zwischen der Shuttlewortstraße und der Ruthnergasse auf dem nordöstlichen Bereich des Geländes vor. Diese wurden in Anlehnung an die Form eines Andreaskreuzes als nutzungsneutraler Baukörper konzipiert, um bei möglichen strukturellen Veränderungen darauf reagieren zu können. Das gesamte Areal hatte eine Fläche von rund 78.000 Quadratmeter, wobei insgesamt 18.000 Quadratmeter bebaute Fläche vom neu errichteten Gebäudekomplex eingenommen wurde. Die sogenannte „Neubauzone“ umfasste mit Ausnahme des Wasserturms und der „Villa“ auch einen Großteil des bis dato verbliebenen Altbestands, welcher der Neugestaltung 1986 zum Opfer fiel.¹⁵⁶

155 Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. 1986, 425.

156 vgl. ebenda, 424 f.

Das ehemalige Maschinenmagazin sollte demnach ebenfalls 1986 abgerissen werden. Warum dies nicht geschah, ist nicht belegt. Im Zuge der Abrissarbeiten wurde auf den denkmalpflegerischen Wert der Villa als Vertreter der von England geprägten Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts „vergessen“ und das Gebäude abgetragen.¹⁵⁷

7.4.3 Situation um 1993

Anfang der 1990er Jahre wurde vom Denkmalpflegeamt die Unterschutzstellung der verbliebenen Fabrikgebäude angestrebt. Von der historischen Landmaschinenfabrik waren zur damaligen Zeit neben dem Haupteinfahrtstor (E) das Administrationsgebäude (I) rechterhand und das Gebäude mit Bäder, Sanitätszimmer, Musikzimmer, Speisesaal, Portierloge, Stallungen etc. (XXI) sowie Teile des Magazins für große Maschinen etc. (XIX) links des Tores an der Shuttleworthstraße vorhanden. Die Nummerierungen beziehen sich auf die “Abb. 30 Ansicht der Floridsdorfer Fabrik und den errichteten Bauten von 1903 bis 1905” auf Seite 58. Die verbliebenen Bauten, mit Ausnahme des Wasserturms, wurden von der damaligen Eigentümerin als nicht mehr wirtschaftlich und in schlechtem Zustand angesehen. Der in der Vergangenheit bereits genehmigte Abbruch dieser Gebäude – aufgrund mangelnder finanzieller Mittel aufgeschoben – wurde wegen des angestrebten Denkmalschutzes schlussendlich innerhalb der Einspruchsfrist durchgeführt.¹⁵⁸

157 vgl. Achleitner 2010, 248.

158 vgl. Bundesdenkmalamt 1996, 1-6.



Abb. 105 Luftbild des Geländes 1994

Das Bundesdenkmalamt schildert das Vorgehen der Abbrucharbeiten wie folgt:

„Eine wenige Tage nach Einlangen des zitierten Schreibens durch einen Mitarbeiter des Bundesdenkmalamtes durchgeführte Besichtigung der Objekte entlang der Shuttleworthstraße hat bestätigt, daß [sic] die Abbrucharbeiten bereits begonnen hatten. Vor allem der Trakt links der Einfahrt war schon stark beeinträchtigt. Ferner wurde festgestellt, daß [sic] auffällige Zierate, wie die Pfeilerbekrönungen der Toreinfahrt und der Löwe auf der Attika des rechten Traktes, demontiert waren, offensichtlich als vorsorgliche Bergung. Infolge der bereits eingetretenen Zerstörungsarbeiten präsentierten sich die Objekte in einem so weit [sic] reduzierten Zustand, daß [sic] eine Beeinträchtigung des Denkmalcharakters gegeben war und ein öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung nicht mehr festgestellt werden konnte. Die Bedeutung und Bewertung des Wasserturmes im Gutachten als Denkmal wurde nicht bestritten.“¹⁵⁹

7.4.4 Unterschutzstellung des Wasserturms 1996

Die Bemühungen des Bundesdenkmalamts seit 1993, die Bauten der Landmaschinenfabrik unter Denkmalschutz zu stellen, konnten nur ein Gebäude vor dessen Demolierung schützen. Der Wasserturm auf den ehemaligen Gründen der Landmaschinenfabrik Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth ist der einzige Baukörper der Fabrikanlage, welcher heute unter Denkmalschutz steht. In einem Bescheid des Bundesdenkmalamtes von 1996 wird die Bedeutung des Wasserturms hervorgehoben.¹⁶⁰

159 Bundesdenkmalamt 1996, 4.

160 vgl. ebenda, 1-6.



Abb. 106 Luftbild des Geländes 2000

*„Der Wasserturm sowie die Portalgestaltung gehören vermutlich zu den frühesten Beispielen der Adaptierung secessionistischer Formen für den Industriebau in Wien; damit kommt beiden ein bedeutender architektur- und kunsthistorischer Stellenwert zu. Die frühe Übernahme secessionistischer Formen geht wahrscheinlich auf die Initiative von Baumeister Wilhelm Schmitz zurück, der bereits mit Architekten wie Julius Deininger und Hans Dvorak zusammengearbeitet hatte und sehr aktuelle Motive, wie etwa den Scheibendekor, der mit Otto Wagners Stadtbahnbauten populär geworden war, oder die seit Olbrichs Secession beliebte Bekrönung mit flachen Bogenfeldern zwischen Eckpfeilern für den Wasserturm verwendet hatte.“*¹⁶¹

Das Bundesdenkmalamt verweist außerdem auf ein öffentliches Interesse der Unterschutzstellung, da der Wasserturm als Sinnbild für den Industriebezirk Floridsdorf gilt.¹⁶²

161 Bundesdenkmalamt 1996, 3.

162 vgl. ebenda, 1-6.

Baugeschichte

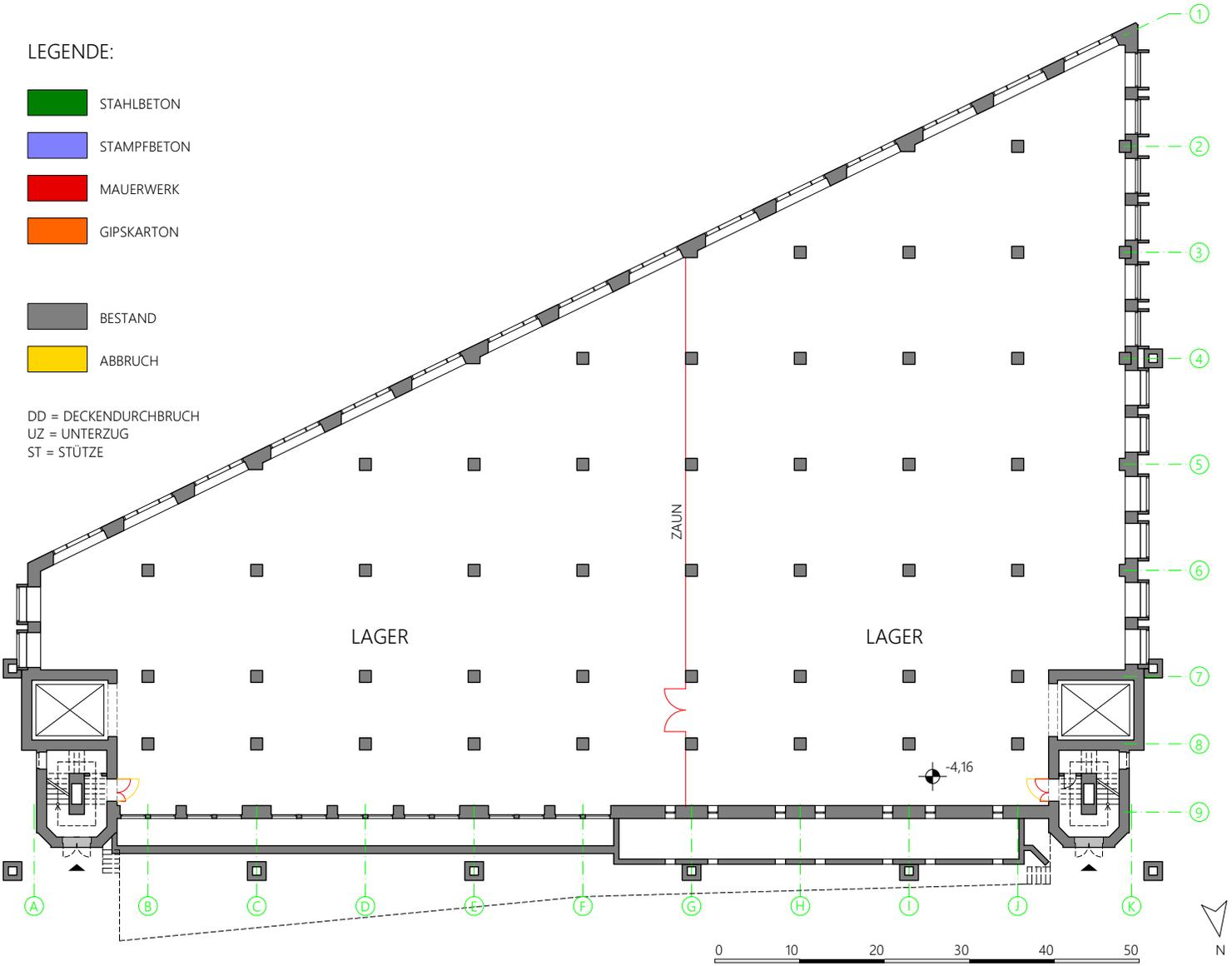


Abb. 107 Bauphasenplan 2008: Souterrain des Maschinenmagazins

7.4.5 Situation um 2008

Die Bestandspläne von 2008, die von dem Unternehmen Siemens erstellt wurden, zeigen eine Ist-Situation, die vom letzten dokumentierten Umbau im Jahr 1983 abweicht. Die Räumlichkeiten des Erdgeschoßes wurden demnach in der Zwischenzeit im westlichen Bereich über zwei Achsen um Lager- und Büroflächen erweitert. Der großflächige Büroraum im Südwesten unter dem terrassierten Dach wurde in acht Räume unterteilt. Im ersten Geschoß entstanden aus dem zentralen Lagerraum drei separate Räumlichkeiten.¹⁶³

Die größten baulichen Änderungen gab es im zweiten Stockwerk. Hier wurde im westlichen Gebäudeteil zusätzliche Büroräume geschaffen und die dadurch verkleinerte Lagerfläche mit Zäunen in vier Lagerzonen gegliedert. Das dritte Obergeschoß sowie das Dachgeschoß blieben unverändert.¹⁶⁴

163 vgl. Planunterlagen Siemens 2008.

164 vgl. Planunterlagen Siemens 2008.

Baugeschichte



Abb. 108 Bauphasenplan 2008: Erdgeschoß des Maschinenmagazins

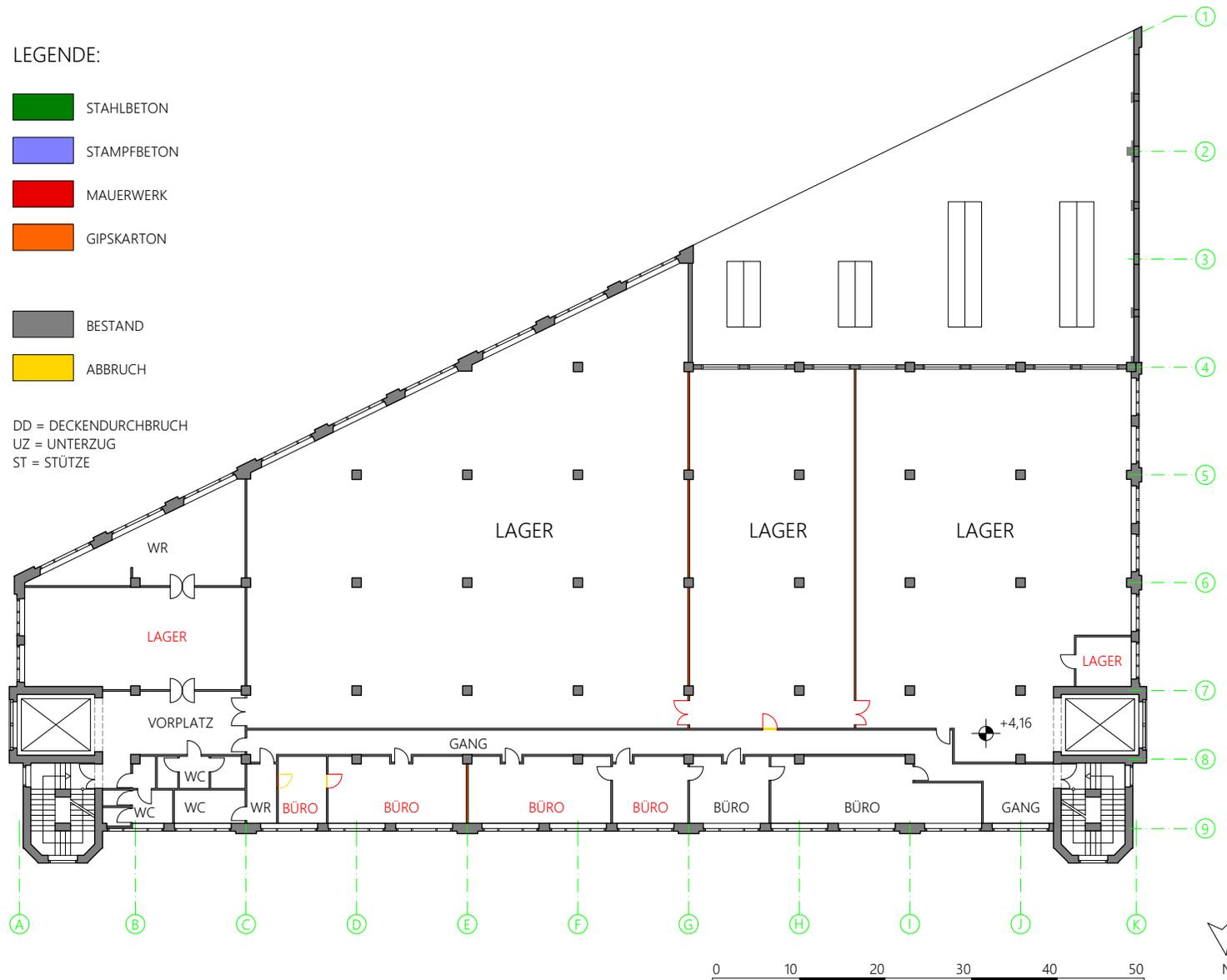


Abb. 109 Bauphasenplan 2008: Erstes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

- STAHLBETON
- STAMPFBETON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

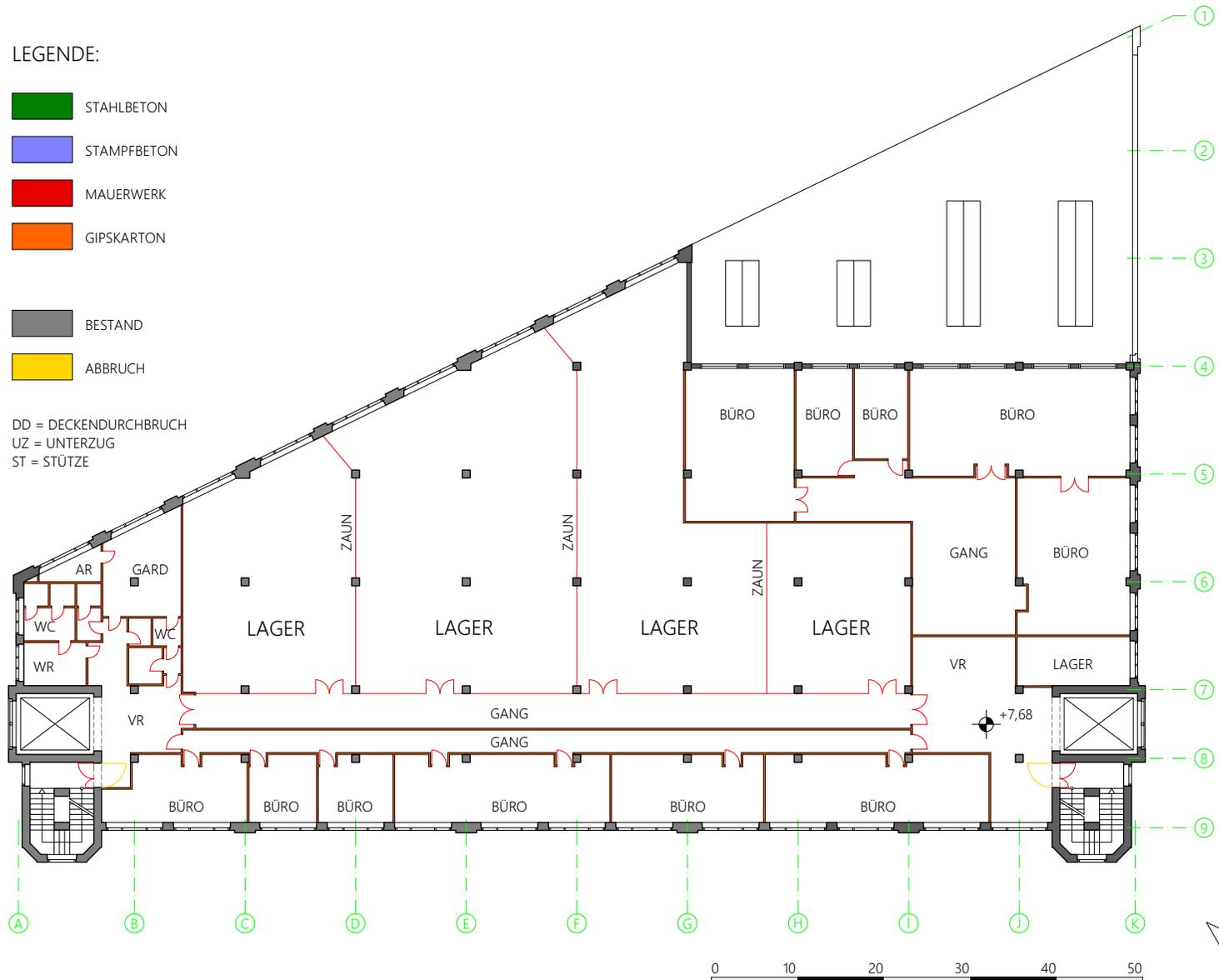


Abb. 110 Bauphasenplan 2008: Zweites Obergeschoß des Maschinenmagazins

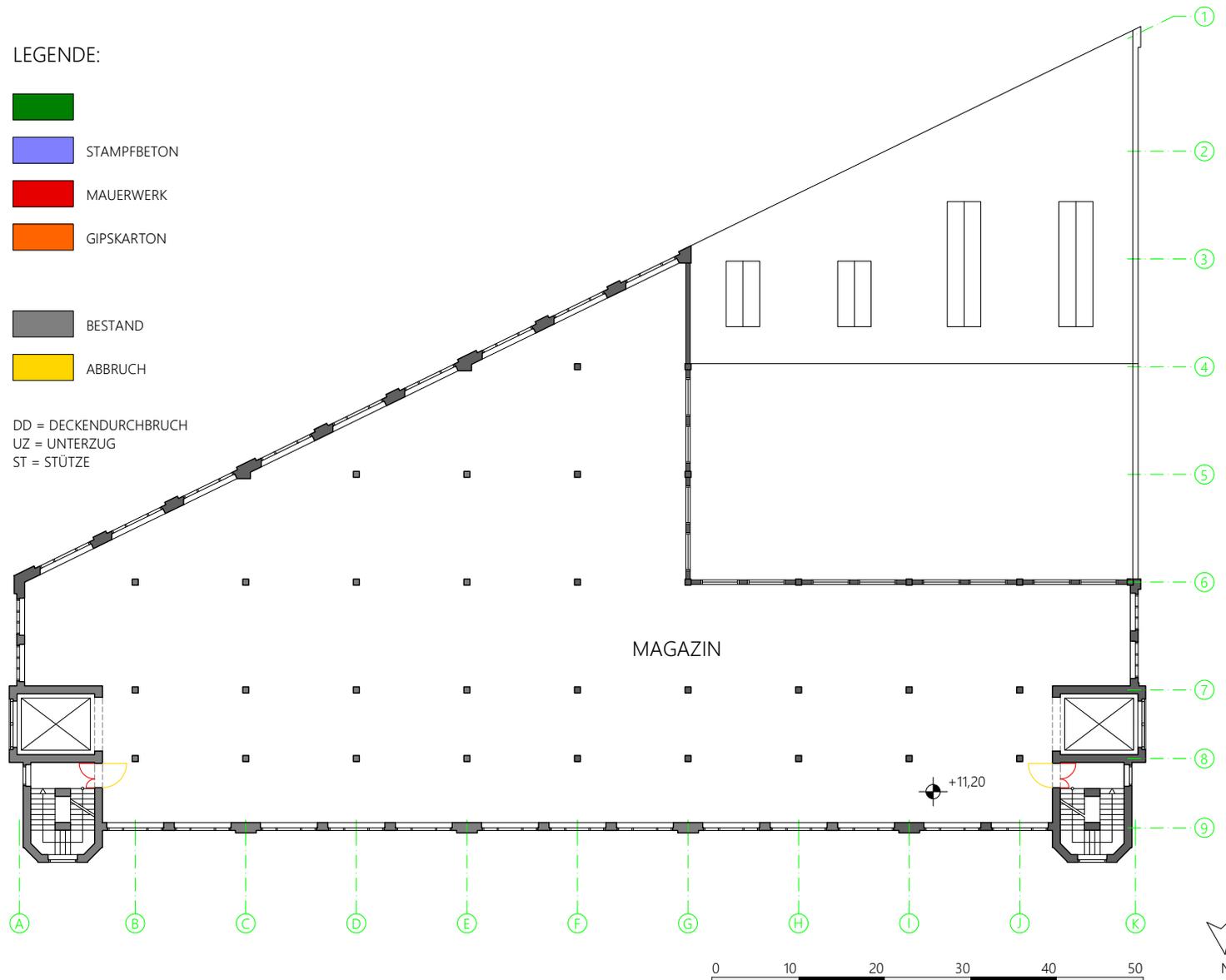


Abb. 111 Bauphasenplan 2008: Drittes Obergeschoß des Maschinenmagazins

Baugeschichte

LEGENDE:

-
- STAMPFBETON
- MAUERWERK
- GIPSKARTON

- BESTAND
- ABBRUCH

DD = DECKENDURCHBRUCH
 UZ = UNTERZUG
 ST = STÜTZE

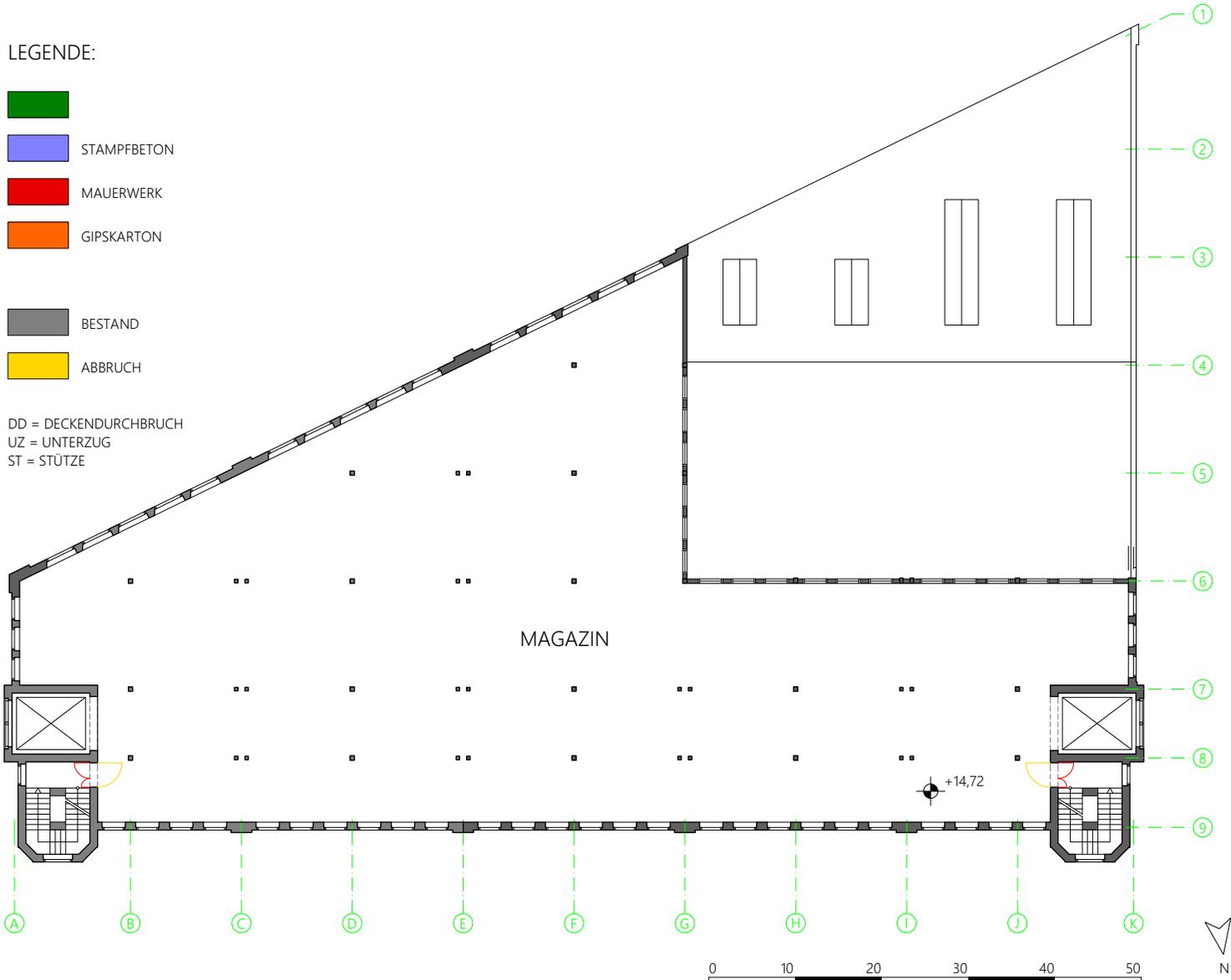


Abb. 112 Bauphasenplan 2008: Dachgeschoß des Maschinenmagazins

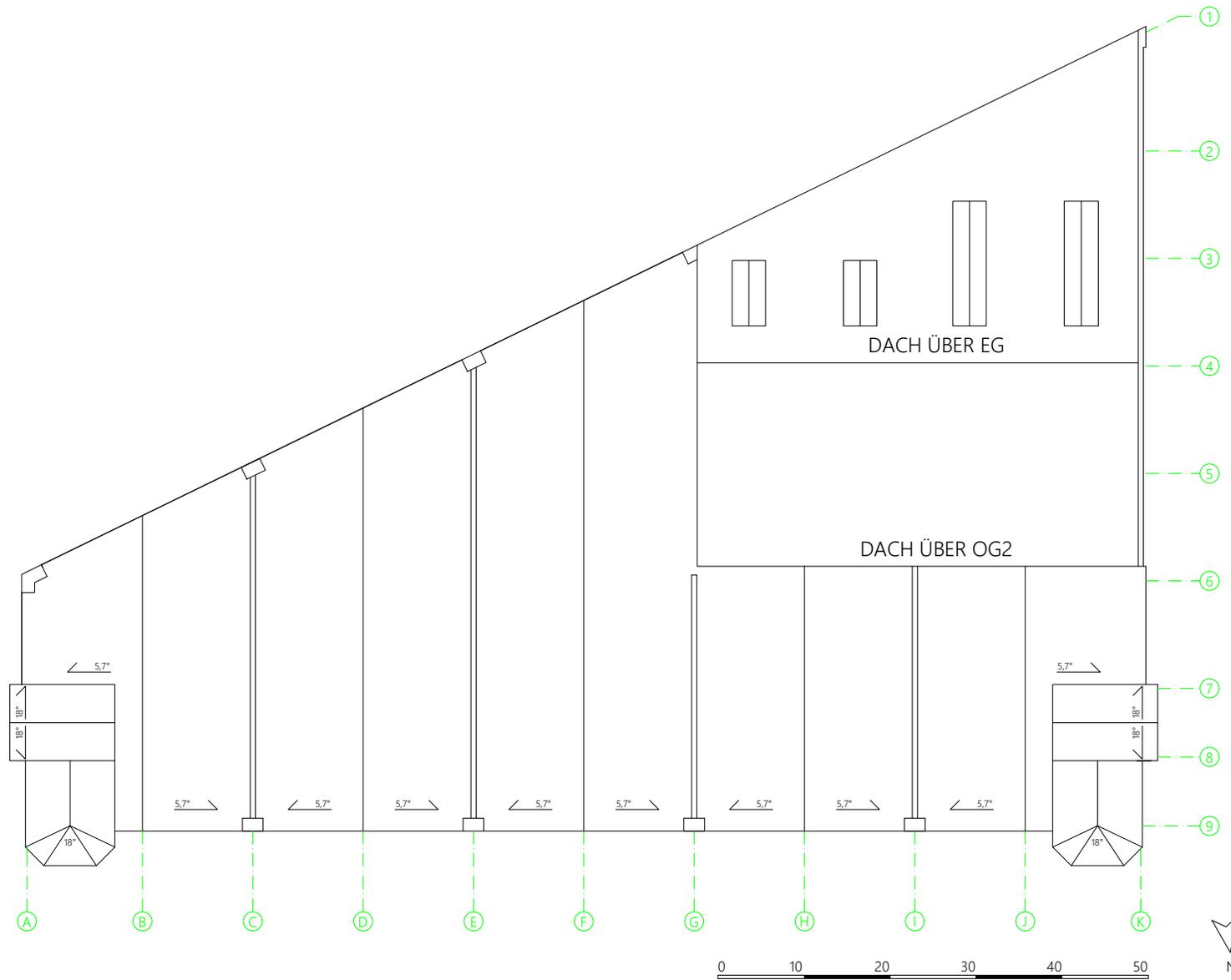


Abb. 113 Bauphasenplan 2008: Dachdraufsicht des Maschinenmagazins

Baugeschichte



Abb. 114 Lageplan ehemaliges Fabrikgelände

7.5 Bestandssituation 2017

Das Gelände der ehemaligen Landmaschinenfabrik befindet heute sich im Herzen des Wiener Gemeindebezirks Floridsdorf im Bezirksteil Großjedlersdorf II. Im Süden wird das Gebiet durch die Floridsdorfer Hochbahn beziehungsweise die Ruthnergasse begrenzt, wo sich heute das Krankenhaus Nord befindet. Die Ruthnergasse bildet zudem auch die Gebietsgrenze im Osten. Das Gelände des einstigen Großunternehmens schließt im Norden an die Shuttleworthstraße an. Darüber befindet sich die Kleingartensiedlung Großjedlersdorf. Im Westen begrenzt die Brünner Straße das rund 180.000 Quadratmeter große Grundstück.¹⁶⁵

¹⁶⁵ vgl. Stadt Wien 12/2017. Stadtplan Öffentlicher Verkehr Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Baugeschichte



Abb. 115 Blick Richtung Norden mit dem Krankenhaus Nord am linken unteren Bildrand und dem ehemaligen Fabrikgelände mittig

7.5.1 Entwicklung der öffentlicher Verkehrs seit dem Zweiten Weltkrieg

Im Zuge des Zweiten Weltkrieges wurde die Floridsdorfer Hochbahn durch Luftangriffe stark beschädigt und 1945 die Brücke über die Nordbahn von den Deutschen gesprengt. Die Verbindungsstrecke konnte erst in den Jahren 1996 bis 1999 nach zahlreichen gescheiterten Versuchen wiederhergestellt werden und wird heute vorwiegend zum Gütertransport verwendet.¹⁶⁶ Anfang der 1960er Jahre wurden die Strecken der ehemaligen Nord- und Nordwestbahn nach langjährigen Bauarbeiten zu Schnellbahnverbindungen ausgebaut und sind bis heute in Betrieb.¹⁶⁷ Ende 2004 wurden die öffentlichen Verkehrsmittel im Bereich der Shuttleworthstraße durch die Straßenbahnlinie „30“ ab dem Bahnhof Floridsdorf in Richtung Stammersdorf ergänzt.¹⁶⁸

7.5.2 Öffentlicher Verkehr und Infrastruktur 2017

Die öffentliche Anbindung zu den beiden historischen Fabrikbauten sind in der näheren Umgebung vorhanden. Allerdings sind die Straßenbahnhaltestellen „Brünner Straße“ sowie „Shuttleworthstraße“ der Linien 30 und 31 rund 600 Meter entfernt. Darüber hinaus gibt es im Umkreis von 750 Metern mit der „Brünner Straße“ und der „Siemensstraße“ zwei S-Bahn-Stationen, welche mit der „S3“ beziehungsweise den Regionalzügen der „S1“ und „S2“ erreicht werden können.¹⁶⁹

166 vgl. Stadt Wien 3/2017. Floridsdorfer Hochbahn. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Floridsdorfer_Hochbahn, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

167 vgl. Lokalnetz.at o.J.Geschichte Schnellbahn Wien. Online verfügbar unter <http://www.schnellbahn-wien.at/geschichte/>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

168 vgl. Straßenbahnjournal 1/o.J. Linie 30. Online verfügbar unter http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie_30, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

169 vgl. Stadt Wien 12/2017. Stadtplan Öffentlicher Verkehr Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.



Abb. 116 Blick Richtung Südwesten auf das Maschinenmagazin



Abb. 117 Südansicht des Maschinenmagazin von der Ruthnergasse aus



Abb. 118 Die Nordfassade des Maschinenmagazins und die Westansicht des Wasserturms



Abb. 119 Blick von der Shuttleworthstraße Richtung Wasserturm



Abb. 121 Ehemalige Gleise zur Nordbahn



Abb. 120 Weichensteller nahe dem Maschinenmagazin



Abb. 122 Laufkran an der Westfassade

Baugeschichte

7.5.3 Einrichtungen und Gebäude

Im Jahr 2017 ist von der einstigen Fabrik lediglich der denkmalgeschützte Wasserturm und das Maschinenmagazin im südöstlichen Bereich des Grundstückes vorhanden. Über die Jahre wurden viele Firmen auf dem Gelände eröffnet. An der Brünner Straße nördlich der Floridsdorfer Hochbahn besteht mit dem Abendgymnasium die einzige Bildungseinrichtung in unmittelbarer Nähe. Weiter stadtauswärts auf selbiger Straße gibt es einen Sport- sowie Elektrofachmarkt. An der Kreuzung Brünner Straße / Shuttleworthstraße befindet sich ein Baumarkt. Entlang der Shuttleworthstraße gibt es zudem einen Lebensmittelmarkt, einen Automobilclub und eine Tankstelle. Im Süden an der Ruthnergasse gelegen befinden sich außer einer Speditionsfirma noch ein Rechenzentrum und der letzte verbliebene Industriebetrieb, welcher Elektrotechnik herstellt.¹⁷⁰

¹⁷⁰ vgl. Google Maps 2/2017. Stadtplan Shuttleworthstraße. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

8. Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Die derzeitige Bebauungssituation wurde im Zuge von Begehungen erhoben. Die Abbildungen der Fassade sowie der Innenräume verstehen sich als repräsentative Auswahl der vorherrschenden Situation und variieren je nach Geschöß leicht voneinander.

8.1 Baubeschreibung Maschinenmagazin ¹⁷¹

Das Magazin besteht aus fünf oberirdischen Geschoßen sowie einem Geschoß im Souterrain. Die vertikale Tragstruktur besteht aus Stahlbetonstützen im Inneren und Außenwänden aus Mauerwerk beziehungsweise Stahlbeton, welcher aus armierten Portlandzementbeton hergestellt wurde. In der Horizontalen sorgen Stahlbetonrippendecken für die Lastabtragung hin zu den Stützen und Außenwänden. Die Sichtziegelfassade ist als Binderverband im Halbversatz ausgeführt. Für die Eckausbildung sorgen abwechselnd Binderziegel und Dreiviertel-Steine. Die Maße eines Vollziegels entsprechen mit 14/29/6,5 Zentimetern jenen des Altösterreichischen Ziegelformats. Der Produzent beziehungsweise Herstellungsort der Ziegel ist nicht bekannt. Die Geometrie des Maschinenmagazins könnte man als Viereck mit drei orthogonalen und einer schrägen Seite beschreiben. Die Nordfassade des Lagers ist 65,3 Meter lang und steht parallel zu einem ehemaligen Verladegleis. Die orthogonal dazu verlaufende Ostfassade ist mit nur 16,5 Metern die kürzeste. An der Grundstücksgrenze entlang der Ruthnergasse verläuft im Süden mit rund 72,5 Metern die längste Fassade des Magazins. Die 48 Meter lange Westfassade läuft orthogonal auf die Nordfassade zu und wird durch einen Verladekran, welcher an der Fassade angedockt ist, ergänzt.

171 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1913 und 1957.sowie Planunterlagen Siemens 2008.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 123 Die Nordfassade des Maschinenmagazins

Das Fabrikgebäude erstreckt sich von West nach Ost über elf Achsen (A-K) mit einem Abstand von je 6,41 Metern und von Nord nach Süd über insgesamt neun Achsen (1-9), wobei die ersten beiden Achsen im Norden einen Abstand von 3,69 beziehungsweise 3,95 Metern aufweisen, alle weiteren betragen 6,20 Meter. Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg ist durch die unterschiedliche Ziegelfärbung an der Fassade gut ablesbar. Im Souterrain und Erdgeschoß befinden sich im Innenraum je 43 Stützen aus Portlandzement-Beton mit zusätzlicher Eisenarmierung. Die Anzahl verringert sich durch das Zurücksetzen der Fassade im ersten und zweiten Geschoß auf jeweils 35 Stützen, im dritten Geschoß als auch im Dachgeschoß verbleiben gar nur 27 Stützen.

Die Stützen, Haupt- und Nebenträger sind der Statik entsprechend in den darüberliegenden Geschoßen schmaler ausgeführt. Dabei reichen die Abmessungen der quadratischen Stützen von 70 Zentimetern im Souterrain bis hin zu 20 Zentimetern im Dachgeschoß. Die Haupt- und Nebenträger verbreitern sich zu den Stützen hin leicht, damit die auftretenden Momente besser aufgenommen werden können und die Stützweite verringert wird. Die Hauptentwässerung wird über die Nordfassade geführt, wobei die Regenfallrohre bis zum ersten Oberschoss innerhalb des Maschinenmagazins geführt werden. An den Schmalseiten des Gebäudes und im Bereich der Terrassierung bestehen außenliegende Entwässerungssysteme.

Die Fenster des Roderbaus bestehen aus einzelnen Scheiben, welche in Eisenrahmen eingepasst sind und ungefähre Abmessungen von 27 auf 52 Zentimeter je Element haben. Ein Kämpfer sorgt auf rund zweidrittel der jeweiligen Fensterhöhe für zusätzliche Stabilität. Mittig der Fenster befinden sich Schwing- beziehungsweise Kippflügel. Die Oberlichter sind mit – durch Eisenketten verbundene – Oberlichtschnäppern zu bedienen. In zahlreiche Fenster sind mittlerweile Außenklimageräte, Lüftungen oder einfach Rohrdurchführungen eingepasst.

8.1.1 Fassadengestaltung

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Nordfassade

Die Nordfassade ist die Hauptfassade des Magazins und hin zum ehemaligen Fabrikgelände orientiert. Prägnant ist die großflächige Verglasung der Fassade durch die fast raumhohen Fensterelemente zwischen den tragenden Strukturen. Die Nordansicht wird vertikal durch Lisenen in Sichtmauerwerk, welche stilistisch durch Aufmauerungen über das Dach hinaus weitergehen, in fünf Segmente geteilt. Zusätzlich wird dieser Effekt durch das Paralleldach unterstützt, dessen Tiefpunkte über den einzelnen Lisenen liegen. Für eine weitere Gliederung sowohl vertikal als auch horizontal sorgen die zwischen den Lisenen liegenden verputzte Geschoßdecken, Außenmauerelemente, Dachgiebel sowie Parapete und Fensterstürze aus Stahlbeton. Im Dachgeschoß sind weitaus kleinere Fenster als in den Geschoßen darunter eingebaut. Zudem sind sämtliche Außenmauern in Ziegelbauweise errichtet. Eine Zierleiste aus stehenden Bindern zieren die Außenfensterbänke.

An beiden Seiten der Fassade ragt je ein in Sichtziegelbauweise hergestelltes Stiegenhaus empor. Der rund einen Meter hohe Sockelbereich des Stiegenhauses ist der Fassade vorgesetzt, der obere Abschluss ist zur Fassade hin schräg abgestuft. Die mittlerweile modernisierten Eingänge werden von einem scheinrechten Bogen gekrönt. Darüber liegen je Stiegenhaus vier Stichbogenfenster mit Segmentbogenstürzen. Die Schlusssteine der Fensterstürze sind leicht aus der Fassadenflucht ausgedreht.



Abb. 124 Verladerampe und abgehängtes Dan an der Nordfassade

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

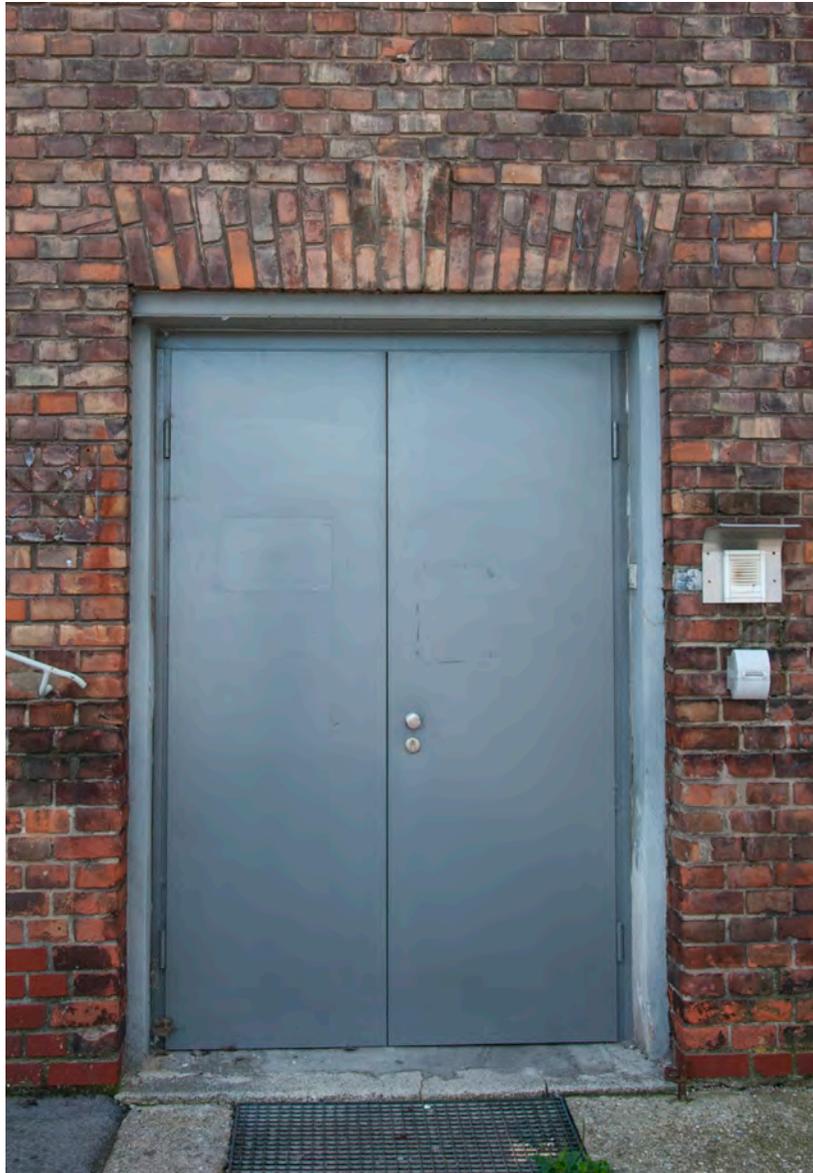


Abb. 125 Stiegenhausdetail mit scheinrechtem Bogen



Abb. 126 Stiegenhausdetail Frieze und Gesimse

Die Parapete sind durch ein dekoratives Band hervorgehoben und bestehen aus vier Ziegelschichten. Dabei ist die unterste Schicht als Zahnfries mit stehenden Bindern ausgeführt. Darüber befindet sich eine herkömmliche Binderschicht in der Fassadenflucht. Die beiden Ziegelverbände darüber kragen jeweils leicht aus und bilden so einen Überstand. Weiters bestehen zwei Gurtgesimse auf mittlerer Höhe des untersten sowie obersten Stichbogenfensters. Die äußeren beiden der vier Ziegelschichten sind als stehende Binder ausgeführt und kragen um einen achtel Stein aus. Das Kranzgesims besteht ebenfalls aus vier Binderschichten, die jeweils um einen achtel Stein nach oben hin auskragen. Die unterste Ziegelreihe wird durch stehende Binder, die weiteren drei durch liegende Binder gebildet.

Im Erdgeschoßbereich der Fassade besteht eine betonierte Verladerampe, die sich zwischen den Stiegenhäusern erstreckt und sich nach links hin leicht verbreitert. Im westlichen Bereich der Rampe wurden die Lichtgräben überbaut. Im Osten finden sich Gitter zur Belüftung der dahinterliegenden Räumlichkeiten des Souterrains. Die Erschließung erfolgt von beiden Seiten durch Betonstiegen. Vier Rolltore und eine Glastüre bieten einen frontalen Zugang zum Erdgeschoß. Über der Verladerampe auf Höhe der Decke über dem Erdgeschoß kragt ein Wellblechvordach auf einer Stahl-Unterkonstruktion aus. Das Dach ist im östlichen Bereich über den Lichtgräben zusätzlich an der Fassade abgehängt. Die Entwässerung wird entsprechend dem Gefälle zum Gebäude hin geführt.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 127 Aufzugsschacht Ostfassade

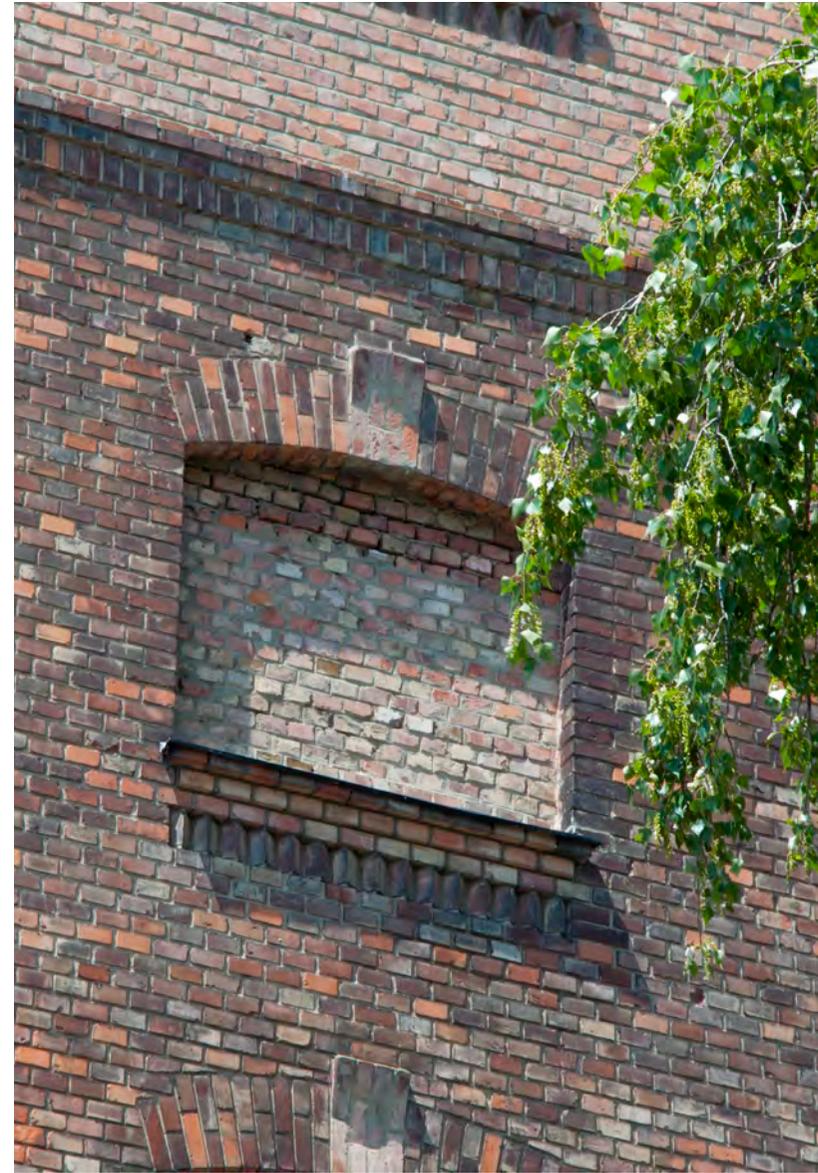


Abb. 128 Detail Fensternische mit Segmentbogensturz



Abb. 129 Die Nordfassade des Maschinenmagazins

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Ostfassade

Die Ostfassade gliedert sich im Grunde genommen ähnlich wie die Hauptfassade, ist jedoch mit nur 16,5 Metern wesentlich schmaler, weswegen auch lediglich zwei Fensterachsen in den unteren Geschoßen beziehungsweise deren drei im Dachgeschoß bestehen. Sockelgesims, das untere Gurtgesims und das Kranzgesims des Stiegenhauses laufen ausgehend von der Nordfassade auch an der Ostansicht weiter. Lediglich das obere Gurtgesims endet an der Aufzugaußenmauer. Fast gänzlich an die Aufzugswand herangerückt befinden sich fünf je nach Geschoß unterschiedlich große Stichbogenfenster, welche das Stiegenhaus zusätzlich von Osten her belichten. Die Parapetfriese unterscheiden sich geringfügig von jenen an der Hauptfassade. Rechts neben dem Fenster im ersten Geschoß sind zwei Laternen angebracht. Eine zusätzliche, sehr kleine Fensteröffnung befindet sich an der östlichen Stiegenhausaußenwand knapp über Geländeneiveau. Der an das Stiegenhaus angrenzende Aufzugsschacht verfügt über einen ebenerdigen Halt, dessen Sturz ein Stahlträger bildet. Ein weiterer Träger stützt das untere Gurtgesims. Am Aufzugsschacht suggerieren zurückspringenden Wandnischen in allen Geschoßen Stiegenhausfenster. Das oberste Fenster besteht wiederum aus den bekannten Glaselementen mit Parapet und befindet sich in der Aufzugüberfahrt auf Höhe des Schachtkopfes. Für die Belichtung des Souterrains sorgt eine Schrägverglasung an der linken Fassadenseite. Darüber befindet sich eine Fluchttreppe, welche über dem Parapet des äußersten Fensters ins Erdgeschoß führt.

Südfassade

An der Ruthnergasse befindet sich die längste Fassadenseite des Maschinenmagazins, welche entlang der schrägen Grundstücksgrenze im Süden verläuft. Der Aufbau der Nordfassade wird zu großen Teilen auch auf der Südseite übernommen. Durch kleine Änderungen wird jedoch eine differenzierte Ansicht geschaffen und so das individuelle Erscheinungsbild weiter verstärkt. Das Gurtgesims, welches aufgrund der Installation des Vordachs an der Hauptfassade nicht mehr wahrnehmbar ist, bleibt im Süden weiterhin sichtbar. Es besteht aus einer liegenden Binderschicht über dem Fenstersturz des Erdgeschoßes. Darüber krägt ein Ziegel um ein Achtel Stein aus, gefolgt von einem Zinnenfries und einer weiteren Binderschicht. Oberhalb befinden sich im Halbversatz zueinander zwei Zahnfriese, wobei der Untere mit liegenden, der Obere mit stehenden Bindern ausgeführt ist.

Die Außenkanten der Lisenen sind vom ersten bis ins dritte Obergeschoß leicht zurückgesetzt und wie die Stahlbetonelemente beige verputzt, wodurch eine Plastizität der Fassade entsteht. In die Lisenen am oberen Dachüberstand sind negative Reliefs im Form dreier übereinanderliegender Ellipsen mit Viertelversatz eingearbeitet. Ein weiteres Gurtgesims, das in derselben Weise wie jene an der Nordfassade gestaltet ist, findet sich entlang der Geschoßdecke über dem dritten Obergeschoß.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 130 Östlicher Teil der Südfassade



Abb. 131 Terrassierung des westlichen Bereichs der Südfassade mit Dachfenstern und Stützmauer

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 132 Blick auf die Stützmauern vor der Terrassierung und Laufkran an der Westfassade

Erstmals deutlich sichtbar werden die Fenster zur Belichtung des Souterrains. Im Erdgeschoß haben die Fenster, wie auch die Eingangstüre zu den Stiegenhäusern, einen Stahlträger als Sturz. Im ersten Obergeschoß wurden insgesamt drei Fenster aufgrund der dahinterliegenden Nassräume durch neue Fenster ausgetauscht und die nunmehr verputzte Parapethöhe auf zirka 1,40 Meter angehoben.

Jener Bereich der Südfassade, der bei den Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg am schwersten beschädigt und erst 1957 wiederaufgebaut wurde, ist von der Ruthnergasse aus am besten einzusehen. Durch das stufenweise Zurückspringen der Fassade über dem Erdgeschoß beziehungsweise über dem zweiten Obergeschoß entsteht eine Terrassierung des Gebäudes. Die Außenmauern im südwestlichen Bereich sind vollflächig verputzt und die Fenstergrößen sind geringer als jene der originalen Fassade. Die ebenfalls stufenförmige Stützmauer an der Ostfassade ist auf der Rückseite durch ein Stahlbetonskelett gestützt. Die vier Dachfenster in Form von Walmdächern in der Decke über dem Erdgeschoß sind von Süden her deutlich erkennbar.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 133 Stiegenhaus und Aufzugschacht

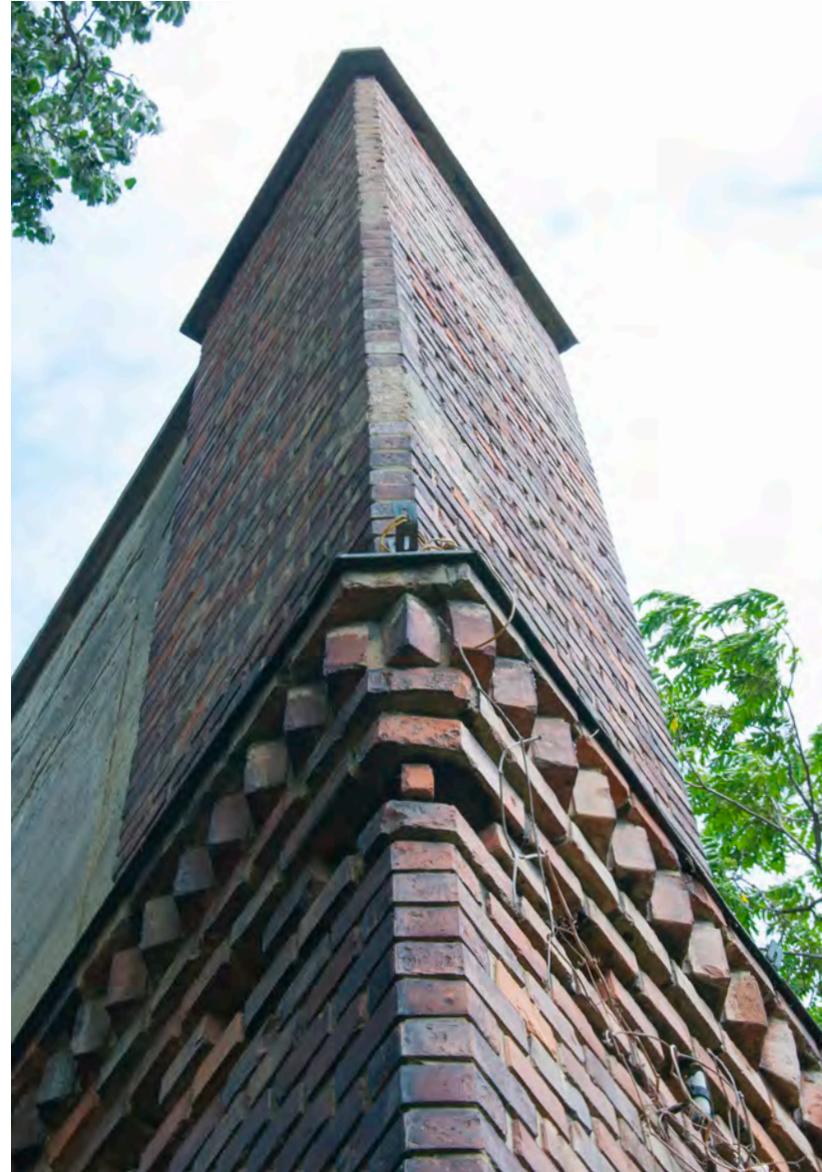


Abb. 134 Detail Stützmauer und Fries

Westfassade

Die Westansicht erreicht gegenüber der Ostfassade eine Länge von rund 48 Metern. Unterschiede zur bisherigen Fassadengestaltung treten ebenfalls an der Fassade im Westen auf. Bestehen die Wandnischen des Aufzugsschachtes an der Ostfassade aus Sichtziegeln, so ist das Mauerwerk der Nischen im Westen verputzt. Ebenfalls verputzt ist der Bereich des Stiegenhauses zwischen dem Sockel und der Unterkante des Fensterparapets im ersten Obergeschoß. Ein Fenster im Erdgeschoß wurde zudem nachträglich aufgemauert. Die weitreichendste Veränderung ist jedoch der 1957 wiedererrichtete Gebäudeteil auf der rechten Seite. Die ebenfalls von der Ruthnergasse sichtbare Stützmauer ragt im Bereich des terrassierten Erdgeschoßdachs auf der rechten Seite bis über den Fußboden des zweiten Geschoßes hinauf. Außerdem bildet die Außenmauer eine Attika über dem Dach des zweiten Obergeschoßes. An der Westfassade befindet sich zudem ein einseitig an den Außenmauern angebrachter Zweiträger-Brückenkran. Wann der Kran errichtet wurde, ist nicht bekannt.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

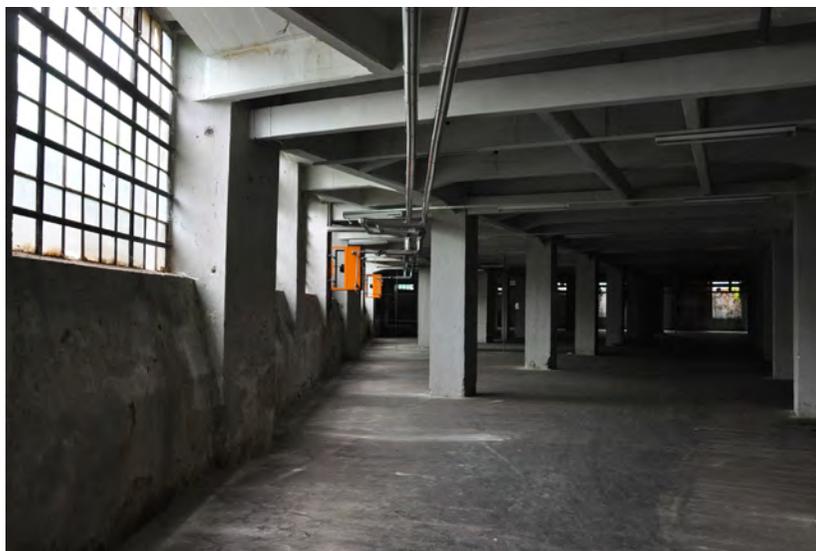


Abb. 135 Blick entlang der Ruthnergasse Richtung Westen



Abb. 136 Blick auf die abgetrennte Lagerfläche Richtung Osten



Abb. 137 Detail Stützen



Abb. 138 Detail Belichtung Schrägverglasung

8.1.2 Erschließung

Stiegenhaus

Der Zugang zum Gebäude ist barrierefrei gestaltet. Wegen des erhöhten Erdgeschoß-Niveaus sind die Treppen im Souterrain und Erdgeschoß vierläufig ausgeführt. In den Geschoßen darüber bestehen nur noch drei Treppenläufe. Die Außenmauern an der Hauptfront des Maschinenmagazins sind im Grundriss um 45 Grad abgeschrägt. Durch die erhöhte Geschoßhöhe im Souterrain und Erdgeschoß sind die Stiegen in diesem Bereich vierläufig ausgeführt. Ab dem ersten Obergeschoß werden diese auf drei Läufe reduziert. Die konischen Stufen bestehen aus bewehrtem Kunststein mit einer Höhe von 16 Zentimetern und einer Auftrittsfläche von 30 Zentimetern bei einer Treppenbreite von 140 Zentimetern. Das Stiegenauge selbst wird von zwei Stützen gesäumt, die vom Souterrain bis in das Dachgeschoß reichen und als innere Stiegenauflager dienen.

Aufzug

Die beiden Aufzugsanlagen docken an das jeweilige Stiegenhaus im Süden an. Die sieben Haltestellen umfassen die sechs Geschoße sowie einen ebenerdigen Halt, welcher ins Freie führt. Jeder Aufzug ist für Lasten bis 2.000 Kilogramm ausgelegt und nur durch Schlüsseleruf zu betätigen.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 139 Eingang über die Verladerampe



Abb. 140 Ausgebautes Büro an der südwestlichen Gebäudeecke



Abb. 141 Detail Fenster



Abb. 142 Büroausbau mit abgehängter Decke

8.1.3 Grundrisse

Souterrain

Die Lastabtragung des Maschinenmagazins erfolgt durch Punktfundamente unter den Stützen und durch Streifenfundamente unter den Außenmauern.

Die erdberührenden Gebäudeteile des Roderbaus im Souterrain bestehen aus Portlandzement-Stampfbeton. Es gibt im Souterrain, wie in allen anderen Geschoßen auch, einen Bestandsboden aus Estrich ohne sichtbarer Oberflächenbehandlung. Mit einer Geschoßhöhe von 4,16 Metern reicht das Souterrain knapp einen Meter über das anschließende Geländeniveau hinaus. Die Belichtung der Räumlichkeiten wird durch Lichtgräben gewährleistet. Derzeit wird die Lagerfläche, welche sich über das gesamte Souterrain erstreckt, durch einen Zaun in zwei Bereiche von 1.132 Quadratmetern im Westen und 627 Quadratmetern im Osten geteilt. Ansonsten finden sich keine weiteren Räume oder Einbauten im Souterrain.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 143 Büroausbauten im ersten und zweiten Geschoß



Abb. 144 Lagerfläche



Abb. 145 Rücksprung Fassade im dritten OberGeschoß



Abb. 146 DachGeschoß in Blickrichtung Osten

Erdgeschoß

Über beide Stiegenhäuser erreicht man das rund einen Meter über Niveau liegende Erdgeschoß, welches über eine Raumhöhe von 4,09 Metern und eine Geschoßhöhe von 4,16 Metern verfügt, die wiederum 26 Stufen entspricht. Der Zugang zum Erdgeschoß ist ebenfalls über die entlang der gesamten Nordfassade verlaufende Verladerampe im Norden möglich. Eine weitere Stiege im südwestlichen Bereich dient als Fluchtweg vom Erdgeschoß ins Freie.

Im Laufe der Jahrzehnte wurde das Geschoß immer weiter ausgebaut und so entstanden ausgehend von den Stiegenhäusern im westlichen und östlichen Bereich des Magazins zahlreiche kleinere Büroflächen, separate Lagerflächen und Nebenräume sowie Sanitärbereiche für die Mitarbeiter. Insgesamt bestehen im Erdgeschoß derzeit 30 Räume, darunter auch eine rund 908 Quadratmeter große Lagerfläche im mittleren Bereich. Sämtliche Innenausbauten sind als Trockenbau ausgeführt und die Decke ist über weite Teile auf 3,35 Meter abgehängt. Die Bodenbeläge variieren vom Bestandsboden über Steinzeug in den Nassräumen bis hin zu Laminatoberflächen in den Büros. Die Bestandsfenster an der Außenfassade sind auch mehr als 100 Jahre nach dem Bau des Magazins noch vorhanden. An der raumzugewandten Seite sind die Bestandsfenster im Zuge der Adaptierungen ab den 1980er Jahren mit offenbaren Holzfenstern erweitert worden.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 147 Blick übers Dach Richtung Siemens Hauptquartier



Abb. 148 Terrassierung und Dachgefälle



Abb. 149 Detail Entwässerung



Abb. 150 Dach über ErdGeschoß und zweiten OberGeschoß

Erstes Obergeschoß

Das erste Obergeschoß ist mit einer Raumhöhe von 3,46 Metern etwas niedriger als die darunterliegenden Geschoße. Die Büros und Nassräume erstrecken sich entlang der Nordfassade. Der Bereich südlich der Arbeitsstätten gliedert sich in vier Lagerflächen unterschiedlicher Größe sowie einem Waschraum im Südosten. Die Räumlichkeiten erreicht man über einen Gang entlang der Ost-West-Achse. Die Terrassierung der Südwestfassade besteht nach wie vor und verringert die Tiefe im westlichen Gebäudeteil. Die zurückgesetzte Fassade, welche aus der Zeit des Wiederaufbaus 1957 stammt, ist unverändert erhalten.

Zweites Obergeschoß

Im zweiten Obergeschoß ergibt sich eine ähnliche Raumaufteilung wie im Geschoß darunter, jedoch sind die Büros nicht zur Nordfassade, sondern im östlichen Bereich des Gebäudes entlang der Außenmauer hin angeordnet. Die Nassräume liegen im Anschluss an den östlichen Aufzugsschacht. Die bestehenden Lagerbereiche sind räumlich durch Zäune getrennt. Die Erschließung der Büros und Lager erfolgt über zwei separate, parallel verlaufende Gänge entlang der Ost-West-Achse. Die Raumhöhen und Oberflächen entsprechen denen des ersten Obergeschoßes.

Drittes Obergeschoß

Die Dimensionen des ehemaligen Maschinenmagazins werden im dritten Obergeschoß deutlich. Sieht man von den Stiegenhäusern und den Aufzügen ab, besteht dieses Geschoß aus einer einzigen, 1.162 Quadratmeter großen Halle, deren Ausmaße nur durch das erneute Zurückspringen der Fassade im Südwesten geschmälert wird.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Dachgeschoß

Das Dachgeschoß entspricht vom Grundriss her dem dritten Obergeschoß, jedoch ist die Raumhöhe mit 2,40 bis 3,05 Metern durch das Paralleldach weitaus niedriger als die darunterliegenden Geschoße. Die Fenster weisen je nach Fassade lediglich eine Breite von 1,25 beziehungsweise 1,71 Meter und eine Höhe von 1,60 Meter auf.

Dächer

Das Hauptdach des Magazins ist als Paralleldach von fünf aneinandergereihten Satteldächern mit einer Neigung von 5,5 Prozent hin zu den Gebäudeschmalseiten, aufgeführt. Die Dachhaut besteht aus einer Presskies-Eindeckung. Die Entwässerung wird einseitig über die Hauptfassade geführt. Die Aufzugsüberfahrten sind durch ein 90 Grad zum Paralleldach verschwenktes Satteldach eingedeckt.

Die Dächer über dem Erdgeschoß und dem zweiten Obergeschoß bestehen aus dem gleichen Deckmaterial wie das Hauptdach und sind nicht zugänglich. Die Fenster des Erdgeschoßdachs haben die Form von Walmdächern.

8.1.4 Schadensbild

Der Zahn der Zeit nagt an jedem Gebäude und so ist es nicht verwunderlich, dass der Roderbau nach über 100 Jahren Bestand Beschädigungen aufweist. Die Schäden sind jedoch bei Weitem nicht so gravierend wie bei einer Industriebrache, denn das Maschinenmagazin wurde über die letzten Jahrzehnte mehr oder weniger ständig als Lager beziehungsweise Arbeitsplatz genutzt. Zudem sind die Eingriffe in die historische Bausubstanz größtenteils reversibel und nachvollziehbar dokumentiert, sodass ein Rückbau beziehungsweise eine Instandsetzung jederzeit möglich wären. Bei der Analyse des Schadensbildes der einzelnen Geschoße wurde die gewöhnliche Abnutzung der Oberflächen durch Nutzer nicht beachtet. Auswirkungen auf die Statik sind ohne eine fachgerechte Prüfung nicht festzustellen.

Fassade

Die Schäden an den Fassaden des Maschinenmagazins sind durch eine nicht fachgerechte Wartung der Gebäudehülle und einer mangelhaften Dachentwässerung entstanden. Entlang der Außenmauern wachsen kleinere Pflanzen, die auf Mauerwerksvorsprüngen und Gesimsen unter Dachvorständen einen Nährboden gefunden haben. An der überdachten Verladerampe besteht ebenfalls eine spärliche Vegetation. Teile der betonierten Stützmauer der Verladezone sind durch die Folgen von Korrosion abgeplatzt. Die Korrosion der Fensterrahmen ist aufgrund jahrzehntelanger Bewitterung und unzureichendem Schutz ebenfalls weit fortgeschritten. Durch die kapillare Wasseraufnahme hat sich die Kieselsäure aus dem Mauerwerk gelöst. Diese durch Feuchtigkeit ausgelöste Silikatauswaschung bildet schwarze Auswaschungen, welche auch an der Fassade deutlich sichtbar werden. Der Putz ist vor allem im Sockelbereich, aber auch an den verputzten Fassadenelementen ringsum der Fenster aus- beziehungsweise abgebrochen, sodass teilweise der Putzträger oder das Mauerwerk zum Vorschein kommen.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 151 Schadensbild Bewuchs und Silikatauswaschung



Abb. 152 Schadensbild fehlende Blechabdeckung



Abb. 153 Schadensbild fehlender Putz



Abb. 154 Schadensbild Schrägrisse

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 155 Schadensbild durch unzureichende Dachentwässerung



Abb. 156 Schadensbild korrodierter Bauteil



Abb. 157 Schadensbild durch Vandalismus



Abb. 158 Schadensbild Schrägrisse

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Grundrisse

Im Souterrain hat die aufsteigende Erdfeuchtigkeit zur Korrosion der Bewehrung geführt und bei einigen Stützen platzt der Beton bereits ab.

Die abgehängte Decke im südwestlichen Bereich des Erdgeschoßes weist partiell Spuren eines vergangenen Wasserschadens auf. Die schadhafte Akustikpaneele sind trotzdem an Ort und Stelle verblieben und laufen Gefahr, herunterzustürzen. In den restlichen Räumen des Erdgeschoßes und dem ersten als auch zweiten Geschoß sind keine Schäden ersichtlich, sieht man von den korrodierten Außenfenstern ab. Entsprechend der Raumnutzung wurden die Bestandsfenster belassen oder zusätzlich Holzfenster an der Innenseite der Fensterleibung eingebaut.

Im dritten Obergeschoß an der Südseite hin zur Ruthnergasse ist der Boden aufgrund von Durchfeuchtung dunkel verfärbt. Ursachen hierfür sind nicht mehr intakte, möglicherweise korrodierte Regenfallrohre im Bereich der Geschoßdurchführung und das wetterbedingte Eindringen von Wasser über geöffnete oder durch Vandalismus beschädigte Fenster. Das Schadensbild im Dachgeschoß ähnelt dem des dritten Obergeschoßes. Allerdings sind die Träger unter der Entwässerung des Hauptdachs durch die voranschreitende Karbonatisierung des Betons von Korrosion betroffen. Die Bewehrung ist nicht sichtbar, allerdings zeigen sich die Folgen der Korrosion deutlich durch die rostige Färbung der Betonoberfläche. An manchen Stellen platzt der Beton bereits ab. Die Durchfeuchtung betrifft ebenfalls die Außenmauern an Gebäudeecken und Tiefpunkten des Hauptdaches.

Weiters treten im Dachgeschoß erstmals Risse der südlichen Außenmauern auf. Betroffen sind die südlichen Außenwände hin zur Terrassierung. Bedingt durch die Nähe zum Baumbestand im Süden haben sich auf den stufenweise ausgebildeten Dächern Moose und Flechten gebildet.

8.1.5 Maßnahmen zur Instandhaltung

Das schwerwiegendste Problem ist die Durchfeuchtung. Sowohl die Außenfassade als auch das Dachgeschoß und das Souterrain weisen fortschreitende Feuchtigkeitsschäden auf. Das Einsetzen von Trockenmaschinen würde die Mauerwerksfeuchtigkeit deutlich reduzieren. Weiter sollte die Durchlüftung des Gebäudes sichergestellt sein. Allen voran müssen die tragenden Bauteile im Dachgeschoß auf eine Beeinträchtigung der Statik durch Korrosion untersucht werden. Das Dachgefälle muss überprüft und gegebenenfalls erhöht werden. Die Dichtheit der Rinnen muss ebenfalls sichergestellt werden.

Teile der Dachhaut sind von Moosen und Flechten befallen. Diese müssen fachgerecht entfernt werden, um eine Beschädigung der Dachhaut entgegenzuwirken.

Bei den Rissen des Mauerwerks im Dachgeschoß an der südöstlichen Gebäudeecke hin zur Terrassierung ist zu prüfen, ob es sich um Spannungs- oder Setzungsrisse handelt. Dementsprechend sind Maßnahmen wie eine Entkoppelung von der Tragstruktur oder eine Unterfangung der Bauteile anzudenken.

Ebenfalls zu prüfen ist ein Fenstertausch, da sämtliche Metallrahmen einen Grad der Korrosion aufweisen, der als problematisch beschrieben werden kann. Möglichkeiten zur Prävention von Korrosion wären das Feuerverzinken oder das Beschichten des Stahls. Die Installationen im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß sind veraltet und sollten im Falle einer Umnutzung erneuert werden.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 159 Ostansicht Wasserturm

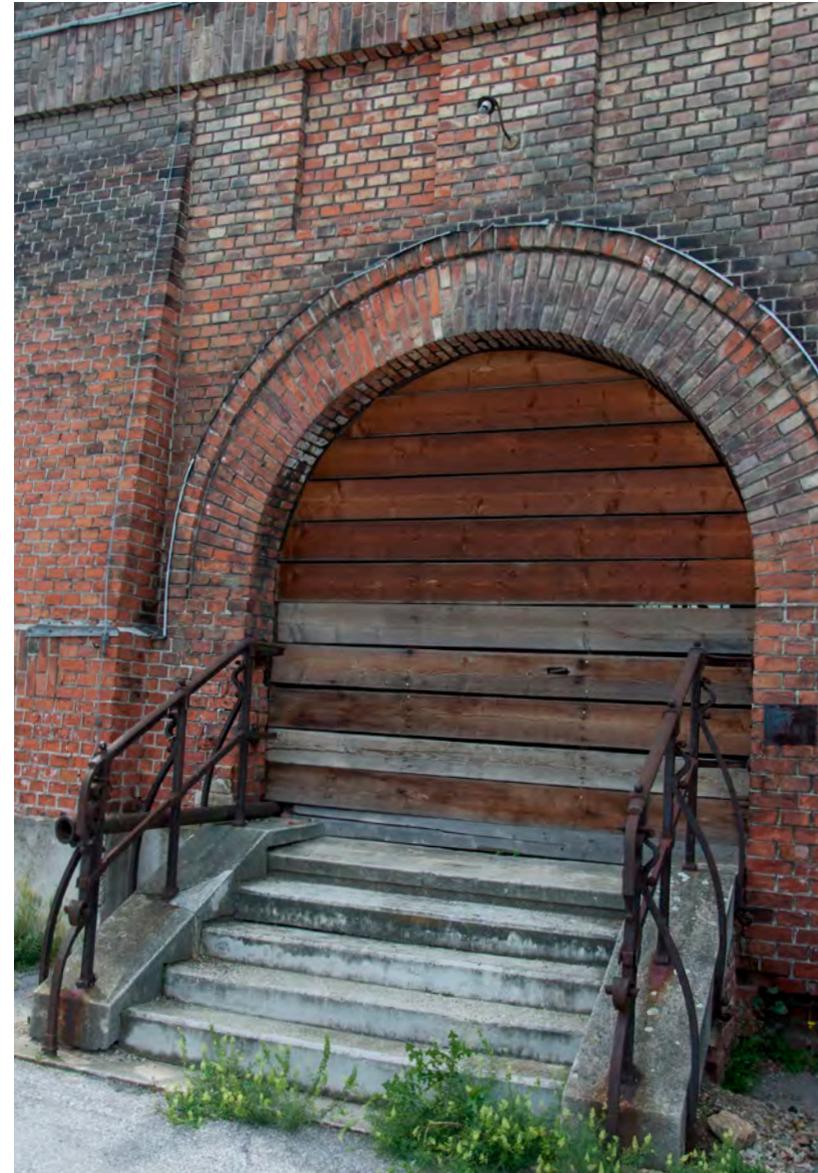


Abb. 160 Eingangportal mit frühsecessionistischem Geländer

8.2 Baubeschreibung Wasserturm ¹⁷²

Der Wasserturm wurde zwischen 1903 und 1905 während der ersten Bauphase in der Verlängerung der Achse des Haupttors im suggerierten Zentrum der Fabrikanlage errichtet. Dem Abbruch der umliegenden Gebäude geschuldet steht der fünfgeschoßige Sichtziegelbau heute auf einer großen Freifläche in der Nähe des Maschinenmagazins. Die Außenabmessungen des quadratischen Turms betragen 8,7 Meter, das Rauminnere hat immerhin noch eine Seitenlänge von 6,9 Metern. In den Geschoßen gibt es jeweils nur einen Raum. Die Decken der unteren Geschoße bestehen aus Holzplanken auf einer Holzunterkonstruktion und Eisenträgern, jenes des Dachgeschoßes aus zwei orthogonal aufeinanderliegenden Eisenträgerschichten, wobei die oberen Träger mit Beton überdeckt sind.

8.2.1 Fassadengestaltung

Die einzelnen Fassaden unterscheiden sich lediglich im Sockelbereich voneinander. An der Ostfassade hin zum gemeinsamen Platz mit der Nordfassade des Magazins befindet sich das Eingangsportal, dessen Geländer eine „frühsecessionistische“ Formensprache ausdrückt. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich im Westen ein Segmentbogenfenster für die Belichtung. Im Norden und Süden sind die Rundbögen hingegen mit einem geringen Versatz nach innen aufgemauert. Leicht zurückversetzte Ziegelschichten nehmen die darüberliegenden Fensterfluchten auf.

172 vgl. Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37) 1903 bis 1905.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 161 Eingangportal von innen



Abb. 162 ErdGeschoß mit Installationsrohren



Abb. 163 Kessel im vierten OberGeschoß



Abb. 164 Decke über zweitem OberGeschoß

Stilistisch ist jede Fassade in vier Bereiche gegliedert. Das Sockelgesims ist erdberührend verputzt, darüber ist die Außenwand im Bereich des untersten Geschoßes bis hin zum ersten Gurtgesims leicht konisch zum Gebäude hin ausgeführt. Sämtliche Vorsprünge haben eine Blecheindeckung, an denen das Regenwasser ablaufen kann.

Über die folgenden drei Geschoße erstrecken sich pro Fassade jeweils zwei langgestreckte Rundbogenfenster, die nur durch Verblendungen der Geschoßdecken unterbrochen werden. Den oberen Abschluss der beiden Fenster bildet ein gemeinsamer Segmentbogen. Über diesen befinden sich wiederum leicht erhabene Lisenen, die die Fensterfluchten des oberen Geschoßes aufnehmen. Die Fassade im Bereich des Dachgeschoßes hebt sich durch verputzte Fensterstürze, Gurtgesimse und Dekor deutlich von den unteren Gebäudeteilen ab. Das Dekor bildet leicht geschwungene Formen aus, in deren Mitte ein kreisförmiges Relief hervortritt. Der obere Abschluss des Wasserturms besteht aus einer Attika, deren Eckpfeiler und Sichtziegelmauern mit eingearbeiteten Lisenen eine gebogene Form aufzeigen und so ein kuppelartiges Erscheinungsbild vermitteln. Die Attikakrone ist ebenfalls verputzt.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 165 Schadensbild ausgeschlagene Ziegel und fehlende Bleche



Abb. 166 Schadensbild Silikatauswaschung



Abb. 167 Schadensbild fehlender Putz



Abb. 168 Schadensbild Bewuchs

8.2.2 Grundrisse

Das Erdgeschoß wird über fünf nach oben führende Stufen erschlossen. Von außen mit OSB-Platten verkleidet, kann man die originale Portalkonstruktion aus Holz von innen noch immer ablesen. Alle Geschoße bis auf das Dachgeschoß weisen eine Raumhöhe von rund 5,5 Metern auf. An der Nordseite des eigentlichen Erdgeschoßes gibt es eine raumlange Vertiefung im Boden, in welcher Rohrinstallationen verlaufen. Eine Maschine, von der weitere Rohre in das obere Geschoß führen, steht zudem fest im Boden verankert vor dem Segmentbogenfenster. Im südlichen Bereich führt schließlich eine zweiläufige Eisentreppe in das erste Obergeschoß.

Das erste und zweite Geschoß ist faktisch ident. An den Seitenwänden befinden sich die originalen Rohrinstallationen und wie schon im Erdgeschoß führt eine Eisentreppe ins darüberliegende Stockwerk. Im Holzboden ist ein Lüftungsgitter eingelassen, ansonsten ist der Raum leer.

Im vierten Obergeschoß befindet sich ein Wassertank mit Abmessungen von 2 auf 2,5 Metern und einer Höhe von rund 2,6 Metern. Eine eiserne Wendeltreppe führt an der südlichen Mauer schließlich ins Dachgeschoß.

Das Dachgeschoß ist mit 4,9 Metern Raumhöhe etwas niedriger als die restlichen Geschoße. Jedoch befinden sich hier insgesamt vier Reservoirs für Nutz- und Trinkwasser, welche in etwa die gleichen Abmessungen wie der Kesselwassertank im vierten Obergeschoß haben.

Zwischen den Tanks führt eine eiserne Leiter auf das Dach. In der Mitte des bekiesten Bitumendaches steht ein Blitzableiter, der zusätzlich in die Ecken mit Stahllitzen abgespannt ist. Vom Dach aus bietet sich ein Blick über weite Teile Floridsdorfs.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation



Abb. 169 Schadensbild Holzfeuchte



Abb. 170 Schadensbild Korrosion und abplatzen des Betons



Abb. 171 Schadensbild unzureichende Entwässerung und Bewuchs



Abb. 172 Schadensbild poröse Dachhaut

8.2.3 Schadensbild

Der denkmalgeschützte Wasserturm besteht nun seit über 110 Jahren. Seit der Stilllegung der Landmaschinenfabrik scheint der Wasserturm nicht mehr genutzt worden zu sein, weswegen er gegenüber dem Maschinenmagazin als „Industriebrache“ zählt. Bis zum Frühjahr 2017 war der Zugang sogar durch Holzplanken versperrt. Diese Tatsache hat einerseits zur Erhaltung der ursprünglichen Bauweise und Einrichtung beigetragen, gleichzeitig aber auch notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung verhindert.

Fassade

Die Fassaden des Wasserturms weisen allesamt kleinere Schäden und Mängel auf, die jenen des Maschinenmagazins ähneln. Ziegel sind partiell aus der Fassade gebrochen und die schwärzliche Färbung durch die Silikatauswaschung des Mauerwerks tritt großflächig auf. Zudem fehlen Blechabdeckungen an Mauervorsprüngen und an Fensteraußenbänken. An diesen wachsen vereinzelt Pflanzen empor. Besonders auffällig ist hier ein Strauchgewächs an auf dem südwestlichen Eckpfeiler der Attikakrone. Vor allem im oberen Bereich des Wasserturms an der Attikakrone und dem darunterliegenden Dekor, ist der Putz größtenteils abgebrochen.

Bestandsaufnahme der aktuellen Bebauungssituation

Grundrisse

Im Inneren des Wasserturms ist das Schadensbild auf lose oder ausgeschlagene Ziegel und die Geschoßdecken zu begrenzen. Der Holzfußboden ist vor allem im Bereich der Fenster morsch und nicht mehr sicher zu betreten. Im Dachgeschoß beginnt die Betoneindeckung aufgrund der voranschreitenden Korrosion der Bewehrung abzuplatzen.

Am Dach des Wasserturms ist die bituminöse Abdichtung über die Jahrzehnte spröde und rissig geworden, sodass eine erhöhte Gefahr der Durchnässung besteht. In der Mitte des Daches wachsen unter dem Blitzableiter ebenfalls Pflanzen.

8.2.4 Maßnahmen

Die Sanierung des Wasserturms erfordert geschulte Fachkräfte, welche entsprechend der Richtlinien der Denkmalpflege arbeiten. Das vorhandene Schadensbild könnte dadurch weitgehend beseitigt werden.

Eine Ausbesserung der beschädigten Ziegel in der Fassadenhaut wäre anzudenken. Darüber hinaus die Entfernung von Bewuchs an den Vorsprüngen und am Dach des Wasserturms und die Ergänzung der fehlenden Blechabdeckungen.

Im Inneren müssten morsche Bereiche des Holzbodens ausgetauscht werden und die Betondecke über dem vierten Obergeschoß saniert beziehungsweise erneuert werden. Am Dach ist eine neue Abdichtung nötig, um die sachgerechte Entwässerung zu erhalten.

9. Die Zukunft der Vergangenheit

9.1 Rückblicke

Die weitgehende Demolierung von der Landmaschinenfabrik ist sinnbildlich für das Verschwinden des industriellen Charakters des Arbeiterbezirks. Jene Industriebetriebe, die Ende des 18. Jahrhunderts in Floridsdorf eröffnet wurden und das Stadtbild prägten, bestehen zu großen Teilen nicht mehr. 1830 eröffnete die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft eine Werft in Floridsdorf. Der Standort musste jedoch in Folge der ersten Donauregulierung 1873 schließen. Das Englische Gaswerk bestand von 1870 bis 1924 in Floridsdorf. Der Vertrag mit dem Unternehmen wurde nicht verlängert und stattdessen ein Gaswerk in Leopoldau errichtet. In den Jahren 1924 bis 1926 wurden an dem stillgelegten Standort der Bau des Schlingerhofes mit 478 Wohnungen und der Floridsdorfer Markt errichtet.¹⁷³ Im Jahr 1864 eröffnete die Presshefe- und Spirituosenfabrik Mautner Markhof ihren dritten Standort in Wien. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Spirituosenfabrik stillgelegt und die Presshefefabrik nach Simmering verlagert. Die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg beschädigten die Fabrik so stark, dass die Gebäudereste 1955 abgetragen werden mussten. Das gleiche Schicksal ereilte auch die Mautner-Markhof-Brauerei „Zum St. Georg“, welche seit 1892 Teil der Anlage war. Heute erinnern an die Großindustriellen in der Prager Straße noch das Mautner Schlössl, Sitz des Bezirksmuseums Floridsdorf, und ein ehemaliges Wohnhaus der Familie, heute genutzt vom „Verein Wiener Jugendzentren“.¹⁷⁴

173 vgl. Ullmann et al. 2005, 17-37.

174 vgl. Stadt Wien 10/2017. Mautner Markhof. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Mautner_Markhof_\(Unternehmen\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Mautner_Markhof_(Unternehmen)), zuletzt abgerufen am 12.10.2017 sowie Seen süchtig 2016. Brauerei zum Sankt Georg. Online verfügbar unter <https://seen-suechtig.jimdo.com/wiener-brauereien/sankt-georg/>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017..

Die Zukunft der Vergangenheit

Nach der Schließung des Standorts von „Hofherr-Schrantz“ 1968 an der Shuttleworthstraße stellte ein Jahr darauf die Wiener Lokomotivfabrik, auch bekannt als „Lofag“, ihren Betrieb nach 100-jährigem Bestehen ein. Die Fabrikbauten wurden einige Jahre später abgerissen.¹⁷⁵ Die seit 1888 in Floridsdorf ansässige Großbäckerei Jahn wurde im Jahr 1919 von den Hammerbrotwerken übernommen. Die Fusion mit der Ankerbrotfabrik 1970 hatte jedoch die Schließung der Floridsdorfer Großbäckerei zwei Jahre später zur Folge. An dessen Stelle befindet sich heute eine Wohnhausanlage.¹⁷⁶ Die Jedleseer Brauerei eröffnete 1787 ihren Produktionsstandort in Floridsdorf. Stillgelegt wurde der Betrieb im Jahr 1930, die Demolierung der Gebäude und des Brauereikellers wurde zwischen 1978 und 1980 vollzogen. Das letzte Bestandgebäude der Brauerei steht heute in der Prager Straße 78.¹⁷⁷ In den 1980er Jahren schloss die Österreichische Automobil Fabriks-AG, kurz ÖAF, ihren Standort in Floridsdorf und verlagerte die gesamte Produktion nach Liesing. Heute befindet sich auf dem Gelände der ÖAF mit einem Abendgymnasium eine Bildungseinrichtung.¹⁷⁸ Die Nähmaschinenfabrik Singer & Co. wurde 1883 im 21. Gemeindebezirk erbaut. Am ehemaligen Standort des Betriebes befindet sich seit dem Jahr 2001 eine Teilstrecke der Katsushikastraße, einer Verbindung zwischen Leopoldauer Straße und Brünner Straße.¹⁷⁹ Die im Jahr 1876 gegründete k.u.k. Hof-Wagenfabrik Lohner wurde 1970 von Bombardier übernommen. 2007 zog der Betrieb nach Donaustadt um und es entstanden Anfang der 2010er Jahre neue Wohnhausanlagen auf den ehemaligen Lohner-Gründen. Es sind keine Fabrikbauten erhalten geblieben.¹⁸⁰

175 vgl. Berg et al. 1994, 14 f.

176 vgl. Stadt Wien 5/2017. Hammerbrotwerke. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Hammerbrotwerke>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

177 vgl. Stadt Wien 8/2017. Jedleseer Brauerei. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Jedleseer_Brauerei, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

178 vgl. Berg et al. 1994, 14 f.

179 vgl. Stadt Wien 9/2017. Katsushikastraße. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Katsushikastraße](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Katsushikastra%C3%9Fe), zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

180 vgl. Vienna.at 2013. Jubiläum für Bombardier als Straßenbahn-Bauer in Wien-Donaustadt. Online verfügbar unter <http://www.vienna.at/jubilaeum-fuer-bombardier-als-strassenbahn-bauer-in-wien-donaustadt/3781187>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017 sowie vgl. Stadt Wien 2016. Wohnbauprojekt auf Bombardier-Gründen. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/bombardier.html>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Die Lokomotiv-Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, später besser bekannt als Reichsbahnausbesserungswerk, entstand 1873 in Floridsdorf an. Die Anlage wurde bei den Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg zwischen 1944 und 1945 weitgehend zerstört. Seit der Nachkriegszeit im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen, wurde der Standort bis 2010 als Infrastruktur für technisches Service benutzt. Der Schlot des Kesselhauses, der letzte vorhandene Bauteil der ehemaligen Industrieanlage, wurde 2011 im Zuge der Bauarbeiten für das neue Krankenhaus Nord gesprengt.¹⁸¹

9.2 Ausblicke

9.2.1 Quartiersentwicklung an der Shuttleworthstraße¹⁸²

Am 5. April 2016 ging das Grundstück, auf dem die beiden verbliebenen Baukörper der ehemaligen Fabrik heute stehen, in das Eigentum der „TLH12 Immo GmbH“ über.¹⁸³ Der neue Besitzer strebt an, die bestehende Bebauung umzunutzen und darüber hinaus weitere Baukörper zu errichten. Während des Planungsprozesses, bei dem unter anderem auch eine Flächenumwidmung vorgesehen ist, soll das Maschinenmagazin seine Funktion als Lager behalten.¹⁸⁴

181 vgl. Schlote.at 2011. ÖBB HW Floridsdorf – Krankenhaus Wien Nord. Online verfügbar unter <https://schlotforum.wordpress.com/?s=Hauptwerkstätte+Floridsdorf>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017

182 vgl. Planunterlagen Valentin Radkov 2017 sowie Interviews mit Hermann Wieser und Valentin Radkov 2017.

183 vgl. Republik Österreich 2017, 3.

184 Interviews mit Hermann Wieser und Valentin Radkov 2017.

Die Zukunft der Vergangenheit



Abb. 175 Entwurf für den Wasserturm mit Erschließungskörper



Abb. 173 Entwurf für die Situierung von Neubauten



Abb. 174 Querschnitt durch das Maschinenmagazin

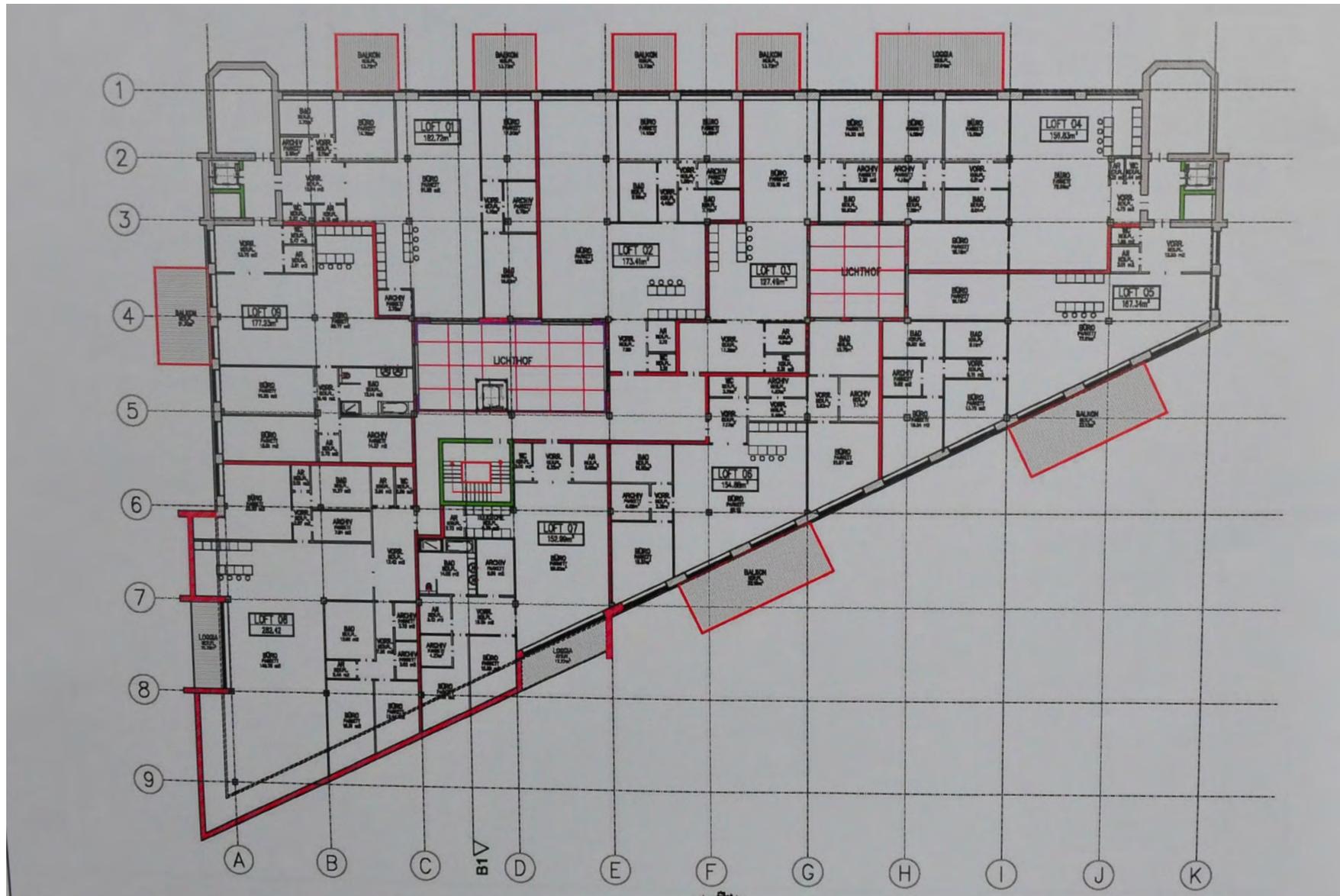


Abb. 176 Grundriss des dritten OberGeschoß des Maschinenmagazins mit Balkonen, eingezogenen Wänden und Lichthöfen

Die Zukunft der Vergangenheit



Abb. 177 Schaubild des Entwurfs der Nordfassade



Abb. 178 Schaubild des Entwurfs der Südfassade

Die Zukunft der Vergangenheit

Maschinenmagazin

Nachdem das Maschinenmagazin nicht denkmalgeschützt ist, unterliegt das Gebäude keinen zusätzlichen Auflagen und ein großflächiger Umbau wird ermöglicht. Die Planungen befinden sich zurzeit im Entwurfsstadium. Änderungen im Hinblick auf den finalen Entwurf sind möglich. Im Maschinenmagazin soll ein „Coworking Space“ entstehen, der Platz für zahlreiche Unternehmen und Gastronomie bieten soll. Dabei wird die Fassade durch Erker und Balkone ergänzt. Die terrassenartige Bebauung im Südwesten, welcher durch die Bombardierungen während des Zweiten Weltkrieges entstanden ist, soll wieder überbaut werden. Die Geschoßdecken sollen teilweise durchbrochen werden und Lichthöfen weichen. Das Dachgeschoß wird rundumerneuert und das Gebäude um zwei weitere Geschoße aufgestockt.

Wasserturm

Der unter Schutz gestellte Wasserturm soll nach jetzigem Stand eine außenliegende, gläserne Erschließung erhalten. Die internen Stiegen und Wassertanks werden entfernt, um die Flächen im Turminneren bestmöglich nutzen und vermieten zu können. Der Denkmalschutz soll dadurch gewahrt werden.

Standpunkt aus Sicht der Denkmalpflege

Der Entwurf des Wasserturms, eine externe Erschließung neben dem Turm zu errichten, wurde vom Bundesdenkmalamt laut letzten Informationen genehmigt. Der Umbau des Maschinenmagazins ist, nachdem es nicht unter Schutz steht, denkmalpflegerisch nicht relevant. Lediglich die Umwidmung der Grundflächen für die Neubauten steht zurzeit noch zur Debatte.

Standpunkt aus Sicht des Autors

Der gläserne Annex steht in keinem Verhältnis zum bestehenden Wasserturm. Die Dimensionierung lässt erahnen, dass die Erschließung in etwa die Ausmaße des Raumvolumens des Wasserturmes einnimmt. Durch diesen Eingriff würde sich das Erscheinungsbild maßgeblich verändern und die Wahrnehmung von zwei Baukörpern entstehen. Die Relation zwischen Erschließung und Gebäude wäre einfach zu drastisch. Weiters müsste bei der obersten Brücke, welche das Dachgeschoß erschließen soll, die historische Bausubstanz im Bereich der Parapete abgetragen werden, um das Geschoß barrierefrei erschließen zu können.

Dank mehrfacher Besichtigungen des historischen Bestands im Zuge der Masterarbeit ist eine gewisse Bindung zur ehemaligen Landmaschinenfabrik nicht abzustreiten. Durch die radikalen Eingriffe an der Fassade des Maschinenmagazins würde aber vor allem das äußere Erscheinungsbild stark verändert werden, sodass der vorhandene Industriecharakter zu großen Teilen verloren geht. Die Neunutzung als Büro-Loft würde mit geringerem Aufwand ebenfalls erreicht werden können. Die Belichtung wäre nach jetziger Situation für ein Büro ausreichend, sodass keine zusätzlich Lichthöfe geschaffen werden müssen. Die im Entwurf vorgesehenen separaten Balkone könnten durch die bereits bestehenden Terrassen im Südwesten ausgeglichen werden.

Die dichtere Bebauung des Grundstücks kann noch am ehesten nachvollzogen werden. Im innerstädtischen Bereich sind ehemalige Industriebauten längst Bestandteil des Stadtbildes geworden. Jedoch haben die Bemühungen in den 1980er Jahren auf dem Gelände der Landmaschinenfabrik bereits bewiesen, wie sorglos mit den historischen Bauten im Zuge einer Revitalisierung umgegangen werden kann.

9.2.2 Floridsdorf im Wandel

Wenn man heute durch Floridsdorf geht, fällt es schwer, die industrielle Vergangenheit des Bezirks wahrzunehmen. Das industrielle Erbe der historischen Bausubstanz des 21. Bezirks wurde weitgehend demoliert. Der Wasserturm und das Maschinenmagazin sind von Neubauten umgeben, sodass man lediglich von den privaten Zufahrten oder der wenig frequentierten Ruthnergasse einen Blick auf die Fabrikbauten werfen kann. Es bleibt zu hoffen, dass ein Umdenken im Umgang mit ehemaligen Industriebetrieben stattfindet. Ob die Verantwortlichen ihren bisher eingeschlagenen Weg der Stadterneuerung verlassen, darf jedoch bezweifelt werden. Die Strukturförderungsmaßnahmen im Floridsdorf der 1980er Jahre sind nur ein Beispiel gescheiterter Stadtplanung für das Miteinbeziehen von Bestandsgebäuden zur Umgestaltung ehemaliger Industrieanlagen. Auf der anderen Seite setzen sich heute vermehrt Bewohner mit der Identität ihres Bezirks und dessen historischer Entwicklung auseinander. Durch die zunehmenden Vernetzung durch das Internet und von „social media“ erfahren Zeitdokumente eine immer größer werdende Aufmerksamkeit und Zuspruch innerhalb der Bevölkerung. Menschen ist es in der heutigen Zeit möglich, Fotos und Pläne von Industriebauten über das Internet sowohl rasch zu verbreiten als auch zu beziehen. Der Zugang wird dadurch maßgeblich erleichtert. Diese Art des Informationsaustausches und der Dokumentation führt dazu, dass sich Menschen stärker mit ihrem Bezirk identifizieren können. Denn eines ist sicher: Für die Bewohner wird Floridsdorf immer ein „Arbeiterbezirk“ sein und bleiben, auch wenn nur noch Erzählungen und Fotos an die Zeit der Entwicklung und des Fortschritts während der Industrialisierung erinnern sollten.

Quellenverzeichnis

Dokumente

Bundesdenkmalamt (1996): Dokument GZ 7.121/1/1996, Wien 21. Shuttleworthstraße 6-8. Wasserturm, Stellung unter Denkmalschutz.

Republik Österreich (2017): Grundbuchauszug. KG: 01607 Großjedlersdorf II, GST-Nr.: 1157/1, EZ: 6816.

Planunterlagen

Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37)

Baupolizei (MA 37) – Gebietsgruppe Ost – Planarchiv, 1200 Wien. Dresdner Straße 82. KG: 01607 Großjedlersdorf II, GST-Nr.: 1157/1, EZ: 50. Einsichtnahme am 3. Juni 2016, 10 Juni 2016 sowie 20. Juli 2016.

- (1903 bis 1905): Einreichpläne der Floridsdorfer Fabrik von Franz Anderle und Wilhelm Schimitzek vom Juni 1903 bis November 1905. Grundrisse, Schnitte, Ansichten.
- (1913): Einreichpläne des Maschinenmagazins von Robert Dammer vom 1. August 1913. Lagepläne, Grundrisse, Schnitte, Ansichten.
- (1/1942): Einreichpläne der Wohnbaracken der Hofherr-Schranz Landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft vom 3. März 1942 und 22. September 1942. Lagepläne.
- (2/1942): Dokument der Tabak- und Spezial-Maschinenfabrik GesmbH vom 1. Mai 1942. Antrag.
- (1943): Einreichpläne der Landmaschinenfabrik Hofherr-Schranz Landwirtschaftliche vom 4. Oktober 1943.
- (1957): Einreichpläne der Landmaschinenfabrik Hofherr-Schranz Landwirtschaftliche vom 11. Januar 1957 und 2. Februar 1957.
- (1970): Einreichpläne der Elin-Union Aktiengesellschaft für elektrische Industrie vom 27. August 1970. Lagepläne, Grundrisse, Schnitte.

- (1983): Einreichpläne der Elin-Union Aktiengesellschaft für elektrische Industrie vom 27.März 1983. Grundrisse.

Planunterlagen Architekt DI Valentin Radkov

Radkov Architekten, 1020 Wien. Stuverstraße 23. Einsichtnahme am 21. März 2017.

- (2008): Bestandsplan Siemens vom 15.Dezember 2008.

- (2017): Entwurfspläne Traktorenfabrik.

Fotografie

Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung.Muthgasse 62, 1190 Wien.

Archiv des Bezirksmuseums Floridsdorf. Prager Straße 33, 1210 Wien

Interviews

Interview mit Hermann Wieser und Valentin Radkov vom 21.März 2017, 3. Mai 2017 sowie 16. Juni 2017.

Literaturverzeichnis

Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert: ein Führer in vier Bänden. Band 3. Wien 19. - 23. Bezirk. Salzburg, 2010.

Allram, Franz: Kein Leben in den Jahren 1938-1945, Aktenzeichen 8295. Wien: Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes, o. J.

Bäck, Walter: Ich leb' am Rand der großen Stadt. Floridsdorf im Gedicht. Wien, 1977

Benz, Wolfgang: Flossenbürg, Mauthausen, Ravensbrück: Der Ort des Terrors, Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. München, 2006.

Berg, Heinrich; Meissl, Gerhard (Hg.): Floridsdorf 1894-1904-1954-1994: Wiener Geschichtsblätter. Wien, 1994.

Buchanan, Robert Angus: Industrial archaeology in Britain. London, 21980

Castelliz, Alfred; Dammer, Robert: Monatsschriften Wiener Bauhütte - 1916. Wien, 1916.

Clayton & Shuttleworth Limited: Die Floridsdorfer Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien, 1910.

Cossons, Neil: The BP book of industrial archaeology. Newton Abbot, 31993.

Historische Landtechnik Österreich Museum Schloss Leiben (Hg.): HSCS - First in Europe. Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth. Leiben, 2013.

Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft: 100 Jahre Hofherr-Schranz. 1857-1957. Wien, 1957.

Hudson, Kenneth: Industrial archaeology. An introduction. Unknown, 1963.

Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. (Hg.): Der Aufbau: Fachschrift der Stadtbaudirektion. Wien, August 1986.

Junge Generation Floridsdorf: Braune Jahre in Floridsdorf - 1938 bis 1945. KZ-Nebenlager u. d. Widerstand im Bezirk. Wien, 1989

Landsmann, Kurt; Springer, Käthe: Floridsdorf 1945. Das Kriegsende; ein Beitrag zur Zeitgeschichte. Wien, 1995.

Mathis, Franz: Big Business in Österreich. München, 1987.

Paul, Martin: Technischer Führer durch Wien. Wien, 1910.

Rabitsch, Gisela: Konzentrationslager in Österreich 1938-45. Dissertation. Wien: 1967.

Stadler, Gerhard A.: Industriekultur und Industriearchäologie. In: Niederösterreichische Wirtschaftschronik. Wien, 1993.

Stadler, Gerhard A.: Industriearchäologie quo vadis? Vom Aufbruch in die industrielle Vergangenheit. In: *Blätter für Technikgeschichte* 63. Wien, 2001.

Stadler, Gerhard A.: Industriedenkmalpflege in Österreich – Ein Überblick. In: Industriedenkmalpflege – Umnutzung, Wiedernutzung und Weiternutzung von Industriedenkmalen. Erfurt, 2003.

Schubert, Peter; Orth, Johann (Hg.): Die historischen Pläne und Landkarten des Johann Orth. Klosterneuburg, 2001.

Ullmann, Walter; Uhlir, Franz (Hg.): 21. Bezirksmuseum Floridsdorf. *Wiener Geschichtsblätter* (2). Wien, 2005.

Wehdorn, Manfred; Georgeacopol-Winischhofer, Ute: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien, 1984

Weinert, Wilhelm: Grundlagen und Praxis des Widerstandskampfes der österreichischen Arbeiterklasse gegen den Nationalsozialismus: 1938 - 1945. Dissertation. Wien, 1976.

Internetquellen

Abraham, Hedwig (o. J.): Evangelische Ehrengräber Tor 4. In: Kunst und Kultur in Wien. Online verfügbar unter http://www.viennatouristguide.at/Friedhoefer/Zentralfriedhof/Tor4_ev/html_ehrengraeber/rondeau_07_hofherr.htm, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

APA (2001): ORF-Dreharbeiten zu Doderer-Verfilmung „Die Wasserfälle von Slunj“. Online verfügbar unter https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20010830_OTS0121/orf-dreharbeiten-zu-doderer-verfilmung-die-wasserfaelle-von-slunj, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

AzW (1/2006): Franz Anderle. Unter Mitarbeit von Inge Scheidl. In: Architektenlexikon Wien 1770-1945. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/8.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

AzW (2/2006): Wilhelm Schimitzek sen. Unter Mitarbeit von Petra Schumann. In: Architektenlexikon Wien 1770-1945. Online verfügbar unter <http://www.architektenlexikon.at/de/539.htm>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Google Maps (1/2017): Clayton & Shuttleworth in Lincoln. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Google Maps (2/2017): Stadtplan Shuttleworthstraße. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Landesverband Wien österreichischer AntifaschistInnen, WiderstandskämpferInnen und Opfer des Faschismus (Hg.) (2015): Stelzel Franz. Online verfügbar unter <http://kz-verband-wien.at/?cat=1&paged=2von>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Lokalnetz.at (o.J.): Geschichte Schnellbahn Wien. Online verfügbar unter <http://www.schnellbahn-wien.at/geschichte/>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Schlote.at (2011): ÖBB HW Floridsdorf – Krankenhaus Wien Nord. Online verfügbar unter <https://schlotforum.wordpress.com/?s=Hauptwerkstätte+Floridsdorf>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Seen süchtig (2016): Brauerei zum Sankt Georg. Online verfügbar unter <https://seen-suechtig.jimdo.com/wiener-brauereien/sankt-georg/>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (2016): Wohnbauprojekt auf Bombardier-Gründen. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/bombardier.html>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (1/2017): Dampftramway. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Dampftramway>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Stadt Wien (3/2017): Floridsdorfer Hochbahn. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Floridsdorfer_Hochbahn, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Stadt Wien (4/2017): Generalstadtplan 1912 Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt abgerufen am 05.10.2017.

Stadt Wien (5/2017): Hammerbrotwerke. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Hammerbrotwerke>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (6/2017): Hofherr-Schranz-Gasse. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Hofherr-Schranz-Gasse>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Stadt Wien (7/2017): Hofherrgasse. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Hofherrgasse>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Stadt Wien (8/2017): Jedleseer Brauerei. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Jedleseer_Brauerei, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (9/2017): Katsushikastraße. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Katsushikastraße](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Katsushikastra%C3%9F%C3%A9), zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (10/2017): Mautner Markhof. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Mautner_Markhof_\(Unternehmen\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Mautner_Markhof_(Unternehmen)), zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien (11/2017): Shuttleworthstraße. In: Wien Geschichte Wiki. Wien. Online verfügbar unter [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Shuttleworthstraße](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Shuttleworthstra%C3%9F%C3%A9), zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Stadt Wien (12/2017): Stadtplan Öffentlicher Verkehr Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Straßenbahnjournal (1/o.J.): Linie 30. Online verfügbar unter http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie_30, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Straßenbahnjournal (2/o.J.): Linie 31. Online verfügbar unter http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie_31, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Vienna.at (2013): Jubiläum für Bombardier als Straßenbahn-Bauer in Wien-Donaustadt. Online verfügbar unter <http://www.vienna.at/jubilaeum-fuer-bombardier-als-strassenbahn-bauer-in-wien-donaustadt/3781187>, zuletzt abgerufen am 12.10.2017.

Wiener Tramwaymuseum (o.J.): Stadtverkehrsgeschichte. Online verfügbar unter <http://tram.at/stadtverkehrsgeschichte-wien/>, zuletzt abgerufen am 06.10.2017.

Wikipedia (2016): Louis Häfliger. Online verfügbar unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Louis_Häfliger](https://de.wikipedia.org/wiki/Louis_H%C3%A4fliger), zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Ironbridge_6.jpg

Abb. 2: <http://www.vordernberg.at/geschichte/radwerk-iv.html>

Abb.3:<http://mapire.eu/de/map/firstsurvey/?layers=osm%2C1%2C73&bbox=1817624.759478813%2C6146459.095781861%2C1835969.6462672553%2C6155870.404889474>

Abb. 4: http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBildID=1904420

Abb. 5: http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBildID=1073682

Abb. 6: http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_iBildID=1841834

Abb. 7: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Wiener_Gemeindebauten/Floridsdorf#/media/File:Heinz-Nittel-Hof_1.jpg

Abb. 8: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 9: Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft (1957): 100 Jahre Hofherr-Schranz. 1857-1957. Wien: Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft, Eigenverlag.

Abb. 10-17: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 18: Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft (1957): 100 Jahre Hofherr-Schranz. 1857-1957. Wien: Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft, Eigenverlag.

Abb. 19: Archiv Bezirksmuseum Floridsdorf. Prager Straße 33, 1210 Wien.

Abb. 20: Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung.Muthgasse 62, 1190 Wien.

Abb. 21: <http://www.bildarchivaustria.at/Preview/10029201.jpg>

Abb. 22-25:Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft (1957): 100 Jahre Hofherr-Schranz. 1857-1957. Wien: Hofherr-Schranz landwirtschaftliche Maschinenfabrik Aktiengesellschaft, Eigenverlag.

Abb. 26: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 27: Google Maps (1/2017): Screenshot Clayton & Shuttleworth in Lincoln. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Abb. 28: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1903 bis 1905.

Abb. 29: Archiv Bezirksmuseum Floridsdorf. Prager Straße 33, 1210 Wien.

Abb. 30-42: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 43: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1903 bis 1905.

Abb. 44-52: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 53-55: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1903 bis 1905.

Abb. 56-67: Clayton & Shuttleworth Limited (1910): Die Wiener Fabrik der Firma Clayton & Shuttleworth Ltd. Wien XXI / 1 Shuttleworthstraße 8. Wien: K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme.

Abb. 68: Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. (Hg.): Der Aufbau: Fachschrift der Stadtbaudirektion. Wien, August 1986.

Abb. 69: Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert: ein Führer in vier Bänden. Band 3. Wien 19. - 23. Bezirk. Salzburg, 2010.

Abb. 70-76: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1911 bis 1913.

Abb. 77-84: Eigene Plandarstellungen

Abb. 85: Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung. Muthgasse 62, 1190 Wien.

Abb. 86: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1942.

Abb. 87: <http://neuengamme-ausstellungen.info/content/lagermodell/bild1030.html>

Abb. 88: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1943.

Abb. 89: Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung. Muthgasse 62, 1190 Wien.

Abb. 90: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1957.

Abb. 91-98: Eigene Plandarstellungen

Abb. 99: Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung. Muthgasse 62, 1190 Wien.

Abb. 100-102: Eigene Plandarstellungen

Abb. 103: Jugend-u.-Volk-Verl.-Ges. (Hg.): Der Aufbau: Fachschrift der Stadtbaudirektion. Wien, August 1986.

Abb. 104: Planunterlagen der Baupolizei Wien (MA 37). 1988.

Abb. 105-106: Archiv der Wiener Stadtvermessung (MA 41) Abteilung Luftbildsammlung. Muthgasse 62, 1190 Wien.

Abb. 107-113: Eigene Plandarstellungen

Abb. 114: Stadtplan Öffentlicher Verkehr Shuttleworthstraße 8. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Abb. 115: Google Maps 2/2017. Stadtplan Shuttleworthstraße. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps>, zuletzt abgerufen am 10.09.2017.

Abb. 116-176: Eigene Fotografien

Abb. 175-178: Radkov Architekten, 1020 Wien. Stuwertstraße 23. Einsichtnahme am 21. März 2017.