

Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines

Springer-Verlag Wien · New York / Alle Rechte vorbehalten

Technisches Museum Wien

Eindrücke von einem Rundgang und Ideen für eine Neugestaltung

Von Ilse Vana-Schiffmann, ÖIAV, Wien

Mit 12 Abbildungen

(Eingelangt am 23. März 1984)

Kurzfassung

Ausgehend von der jetzigen Situation des Technischen Museums Wien wird eine Erweiterung auf dem Gelände der Lokomotivfabrik in Floridsdorf zur Diskussion gestellt.

Die Ausstellungshallen wären dabei ebenfalls Objekte des Museums — als Beispiele für Industriearchitektur.

1. Das Technische Museum und seine Entstehung

Das Technische Museum wurde in den Jahren 1910 bis 1913 nach den Plänen des k. u. k. städt. Baumeisters Hans Schneider — obwohl auch Projekte der Architekten Ferstel, Loos und O. Wagner vorlagen — im damals üblichen historisierend-repräsentativen Gebäudestil des 19. Jahrhunderts errichtet.

Die Vorgeschichte des Technischen Museums geht fast 200 Jahre zurück:

Als Grundstock der Sammlungen können die historischen Bestände des Technologischen Kabinetts der

Technischen Hochschule Wien angesehen werden, die Lehr- und Schausammlungen waren, und deren Ursprung das Physikalische Kabinett der Hofsammlungen Kaiser Franz Stephans, des Gemahls der Kaiserin Maria Theresia, war.

Die ursprünglich im Jahre 1915 vorgesehene Eröffnung mußte mehrmals verschoben werden, so daß erst am 6. Mai 1918 das „Technische Museum für Industrie und Gewerbe“ für den allgemeinen Besuch freigegeben wurde.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, mit dem Zerfall der Monarchie, war es nicht mehr möglich, dieses umfassende Kulturinstitut aus rein privaten Mitteln weiterzuführen und zu erhalten.

So erfolgte im Jahre 1922 die Eingliederung in die staatlichen Sammlungen im Bereich des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, das schon seit Beginn der Gründungsarbeiten als Aufsichtsbehörde den Weg der Neugründung des Technischen Museums begleitet hatte. Seit 1974 untersteht das Technische Museum dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung.

2. Das Technische Museum — Eindrücke von einem Rundgang

Derzeit sind im Technischen Museum folgende Sammlungen untergebracht:

im Erdgeschoß
(s. Abb. 1)

Eisenbahnmuseum
Schifffahrt
Straßenfahrzeuge
Maschinenbau
Beleuchtung
Gastechnik
Elektrotechnik
Metallbearbeitung
Fabrikproduktenkabinett
Berg- und Hüttenwesen
Bodenkultur
Holzbearbeitung
Mensch und Weltraum

im 1. Obergeschoß
(s. Abb. 2)

Textilindustrie
Nähmaschinen
Phototechnik
Schreibmaschinen
Graphische Industrie
Bauwesen
Steine und Erden
Meßwesen
Luftfahrt
Lebensmittelindustrie
Allgemeine Chemie
Chemische Industrie
Erdöl

im 2. Obergeschoß
(s. Abb. 3)

Post- und Telegraphenmuseum
Brückenbau
Musiktechnik
Feuerschutz
Physik und Kernphysik
Datenverarbeitung

Betrachtet man die Situation, die das Museum derzeit seinen Besuchern bietet, so kann man zur Ansicht gelangen, daß der Durchschnittsbesucher wohl kaum Spontanität an den Tag legen kann.

Die vorherrschende normative Strenge der Ausstellungsgestaltung und die, bedingt durch drückende Raumnot, sehr beengte Aufstellung der einzelnen Schauobjekte lassen den Gesamteindruck eher unfreundlich und unübersichtlich erscheinen.

Als Museum traditionellen Typs werden hier Exponate als ein Bild einer fast utopisch „glücklichen, heilen Welt“ präsentiert, deren Bewertungs- und Deutungskriterien der Teil einer lang fixierten Konzeption sind. Da jedes Exponat einen im voraus bestimmten festen Platz in der Rangordnung einnimmt, ist die Deutung der vermittelten Information bereits geprägt und überträgt sich auf eine subjektive Interpretation der Wirklichkeit, ohne jegliches kritisches Element.

3. Das Technische Museum — Aspekte: Gedanken

Der Besucher sollte jedoch selbst Aktivität entwickeln können, die eigene Interpretationen der von den Gegenständen ausgehenden Information zulassen.

Damit der Besucher eine aktive Rolle übernehmen kann, ist Kommunikation also nötig: zwischen der Institution und den Besuchern einerseits und den Besuchern untereinander andererseits.

ERDGESCHOSS

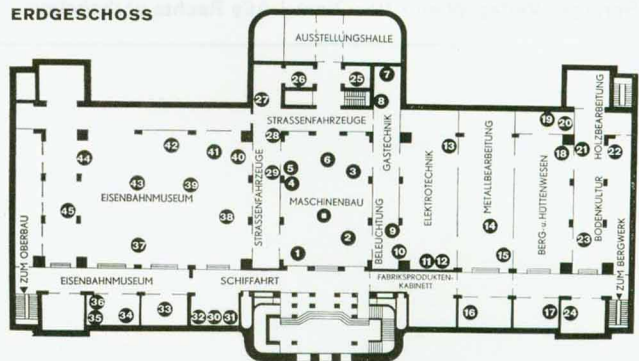


Abb. 1. Technisches Museum Wien — Erdgeschoß — Grundriß (aus: R. Niederhuemer — Technisches Museum — Manz/Wien 1968)

Besonders sehenswerte Originale und Modelle, Standort siehe Lageplan:

- Stehende Dampfmaschine 1856
- 1 Erste österreichische Festigkeitsprüfmaschine 1878
- 2 Erste Kaplan-Turbine der Welt 1919
- 3 Marcus-Viertakt-Benzinmotor 1887
- 4 Hörbiger-Ventile 1895
- 5 Collmann-Steuerung 1878
- 6 Erster in Österreich gebauter Dieselmotor 1898/99
- 7 Modell des Gaswerkes Leopoldau
- 8 Prechtls Gasanlage am Kärntner Tor 1818, Modell
- 9 Auer-Gasglühlicht
- 10 Altwiener Gaslaterne
- 11 Magnet-elektrischer Motor von Egger 1860
- 12 Elektrisches Kraftrad von Kravogl 1867
- 13 Hochspannungsbündelleiter von Markt und Mengele 1930
- 14 Dampfhydraulische Schmiedepresse, System Haswell, 1861
- 15 Mariazeller Eisenkunstgüsse 1830
- 16 Sensenschmiede 1758
- 17 Modell des steirischen Erzberges
- 18 Elektrolytischer Aluminiumschmelzofen 1898
- 19 Mauermann rostfreier Chromstahl 1912
- 20 Steirisches Herdfrischfeuer, Anfang 19. Jahrhundert
- 21 Thonet-Bugholzmöbel 1849
- 22 Erste österreichische Furnier-Kreissäge 1818
- 23 Modelle aus der Sammlung Erzherzog Johann
- 24 Steinbierbrauerei aus dem 17. Jahrhundert
- 25 Puch-Motorrad mit Beiwagen 1905
- 26 Marcus-Automobil mit Viertakt-Benzinmotor etwa 1888
- 27 Kleinwagen der Brüder Gräf 1897—1899
- 28 Elektromobil Lohner-Porsche 1900
- 29 Tatra-Chassis 1927, Konstruktion Ledwinka
- 30 Ressel-Schiffsschraube 1827, Civetta 1829
- 31 Voith-Schneider Schiffspropeller 1926
- 32 Maier-Schiffsform 1905
- 33 Reliefs der Semmeringbahn
- 34 Reliefs der Tauernbahn
- 35 Ansichten der Kronprinzen-Rudolf-Bahn
- 36 Leuchtkarte der österreichischen Eisenbahnstrecken
- 37 Erster Dampfzug Österreichs 1837, Modell
- 38 Schmalspurlokomotive Gmunden
- 39 Fünffach gekuppelte Verbundlokomotive von Gölsdorf 1900
- 40 Lokomotive Steinbrück von Haswell 1848
- 41 Lokomotive Ajax 1841
- 42 Schnellzugslokomotive 1883, geschnitten
- 43 Pferdebahnwagen Linz-Budweis 1841
- 44 Hofsalonwagen der Kaiserin Elisabeth 1873
- 45 Erster Gaisbergbahnzug 1886

Durch Schaffung neuer Ausdrucksmöglichkeiten, die bessere Informationen über jene Aspekte geben, die den Beschauer interessieren, soll er aus jener Passivität gerissen werden, mit der er gegenwärtig die Säle durchstreift. Die Exponate müssen so präsentiert werden, daß sie nicht nur den Ingenieur und Techniker, sondern auch Laien und Kinder ansprechen.

Man müßte das Museum somit in einen Ort verwandeln, in dem sich der Besucher zu Hause fühlen kann und ein

aktives Verhalten gegenüber der vermittelten Botschaft erreicht wird.

Das Museum darf sich keineswegs als geschlossene Einrichtung betrachten, die glücklich einmal zu einem Abschluß gebracht worden ist, sondern muß stets Veränderungen und Wandlungen offenstehen, um der gegenwärtigen ungeheuren gesellschaftlichen und kulturellen Dynamik, die sich auf allen Gebieten der menschlichen Betätigung feststellen läßt, Rechnung tragen zu können.

1. OBERGESCHOSS

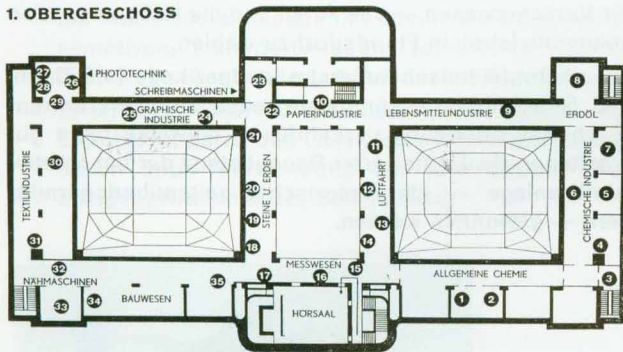


Abb. 2. Technisches Museum Wien — Erstes Obergeschoß — Grundriß (aus: R. Niederhuemer — Technisches Museum — Manz/Wien 1968)

Besonders sehenswerte Originale und Modelle, Standort siehe Lageplan:

- 1 Alchemistenküche
- 2 Apotheke um 1700
- 3 Zündholzautomat von Czerweny um 1900
- 4 Arbeitsraum Auer v. Welsbachs
- 5 Modell der Österreichischen Stickstoffwerke
- 6 Versuchsapparat von Pauling 1904
- 7 Kunststoffleherschau
- 8 Modell einer Rübenzuckerfabrik
- 9 Historische Ölpresse
- 10 Modell einer Papiermühle aus dem 17. Jahrhundert und Originalpapiermaschinen aus dem 19. Jahrhundert
- 11 Erster in Österreich gebauter 12-Zylinder-Daimler Flugmotor 1914
- 12 Doppeldecker Bauart „Berg“ 1917
- 13 Flugmodelle von Kress aus den Jahren 1877 bis 1900
- 14 Flugmaschine von Degen 1807
- 15 Prunkuhr des Philippus Imsserus aus dem Jahre 1555
- 16 Maße und Gewichte aus der Zeit Kaiserin Maria Theresias
- 17 Hatschek-Asbestzement-Erzeugnisse
- 18 Modell der ersten österreichischen Portland-Zementfabrik in Perlmoos 1854
- 19 Modell eines Ringofens zum Brennen von Ziegeln, Anfang 19. Jahrhundert
- 20 Töpferwerkstätte
- 21 Glasschleiferwerkstätte
- 22 Darstellung des Werdeganges eines Hardtmuth-Bleistiftes
- 23 Mitterhofer-Schreibmaschine, Modell 1864 und Modell 1869
- 24 Historische Schriftgießerei
- 25 Guillochier-Maschine von Degen 1820
- 26 Petzval-Porträt-Objektiv 1840
- 27 Musger-Spiegelkranz-Zeitlupenapparat um 1910
- 28 Vorrichtung zur ruckweisen Weiterbewegung des Films von Reich 1895
- 29 Historische Webstube
- 30 Jacquard-Webstuhl 1803
- 31 Historische Schuhmacherwerkstätte
- 32 Madersperger-Nähmaschine 1814
- 33 Altwiener Hutmacherei, Ende 19. Jahrhundert
- 34 Reliefplan von Wien 1859
- 35 Eigenhändige Profilskizze des Suezkanals von Negrelli

2. OBERGESCHOSS

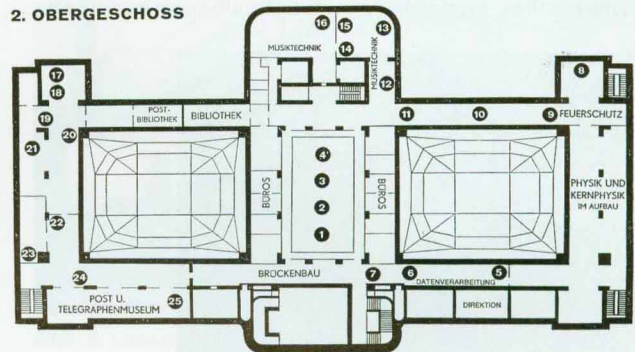


Abb. 3. Technisches Museum Wien — Zweites Obergeschoß — Grundriß (aus: R. Niederhuemer — Technisches Museum — Manz/Wien 1968)

Besonders sehenswerte Originale und Modelle, Standort siehe Lageplan:

- 1 Lilienthal-Gleitflieger 1894
- 2 Autoplan Pischhof 1910
- 3 Segelflugzeug 1923
- 4 Etrich-Taube 1910/11
- 5 Computer „Mailüfter!“ 1956/58
- 6 Lochkartenmaschinen von Tauschek 1930
- 7 Schreibautomat von Knaus 1760
- 8 Nachbildung der Türmerstube des Domes von St. Stephan
- 9 Wasserwagen der Wiener Feuerwehr aus dem Jahre 1785
- 10 Erste Auto-Gasspritze der Wiener Feuerwehr 1902
- 11 Geigenmacherwerkstätte, 19. Jahrhundert
- 12 Darstellung von Klaviermechaniken
- 13 Konzertflügel von I. Bösendorfer um 1850
- 14 Mechanisches Orgelwerk mit Holzflöten von Reinlein um 1830
- 15 Elektrisch betriebenes Pianola mit Geigenaufsatz von Hupfeld um 1910
- 16 Bruckner-Orgel von Buckow 1862
- 17 Erste Verstärkerröhre von Lieben 1910
- 18 Erste Anlage für drahtlose Musikübertragung von Nussbaumer 1904
- 19 Erster Telephon-Gesellschaftsanschluß ab 1905 (Viertel-Apparat)
- 20 Münzautomaten von Jentzsch ab 1903
- 21 Tschörner-Bildübertragung auf Leitungen 1911
- 22 Flugpostbeförderung 1918
- 23 Erste Korrespondenzkarte der Welt aus dem Jahre 1869
- 24 Erste portofreie Feldpost 1859
- 25 Erste Poststundenpässe um 1500

4. Das Technische Museum — Ideen und Vorschläge für eine Neugestaltung

Um den vorgenannten Erfordernissen gerecht zu werden, ist es für das Technische Museum erforderlich, die Methode der Darstellung neu zu interpretieren und in entsprechender Weise neu zu gestalten.

Bedingt durch den Reichtum und die Vielfalt des Gebotenen wird man mit dem Problem der drückenden Raumnot — den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Ausstellungsflächen — konfrontiert. Eine Neuordnung der Exponate allein würde also keineswegs die gewünschte Lösung erzielen — es ist zusätzlicher Bedarf an Präsentationsflächen gegeben, um nur annähernd die angestrebte Zielsetzung zu erreichen. Zieht man die Möglichkeit eventueller Zu- oder Umbauten der derzeit vorhandenen Räumlichkeiten in Betracht, so könnte dies zweifelsohne wieder nur eine Interimslösung bedeuten.

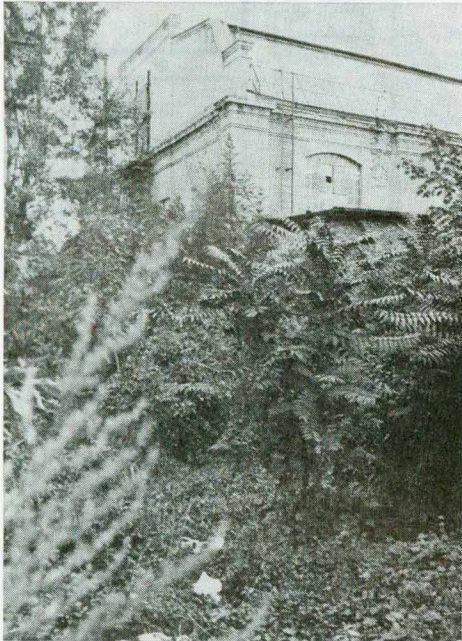


Abb. 4. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Große Montagehalle

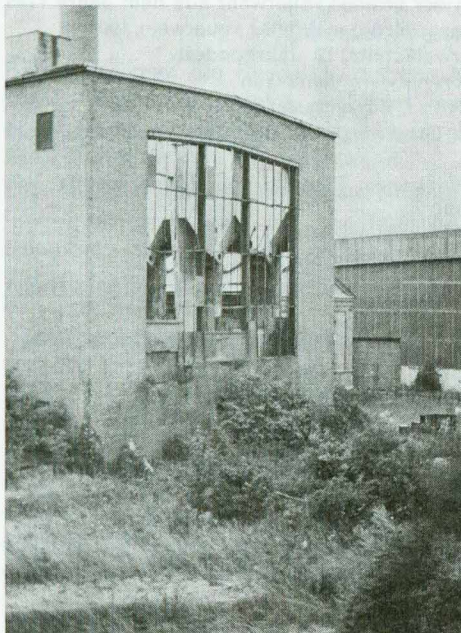


Abb. 5. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Altes Heizhaus

So sollte man die Schaffung eines hochqualifizierten Museums erwägen, mit Einrichtungen, die pädagogischen Zwecken untergeordnet sind — und das — eingeschlossen in ein breites Kulturprogramm — anfängt, jene soziale Funktion zu übernehmen, die ihm zukommt.

In diesem Zusammenhang scheint eine Museumserweiterung besonders nützlich in Stadtrandgebieten, die eine Förderung der Bevölkerung in diesem Gebiet darstellt und für deren Integration in die Großstadtgemeinschaft zusätzlichen Nutzen bringt.

Da der Eindruck, der von einem Gegenstand ausgeht, nicht allein auf dem beruht, was das Objekt darstellt, sondern ebenso aus den Verbindungen, welcher dieser mit seiner Umgebung hat, wird vorgeschlagen, als Standort für diese Museumserweiterung — als Museum für Verkehrswesen — das Areal und die Hallen der alten Lokomotivfabrik in Floridsdorf zu wählen.

In verkehrstechnisch äußerst günstiger Lage — S-Bahn, Bus, Straßenbahn — könnte ein neues Museumszentrum durch Revitalisierung vorhandener, teilweise recht gut erhaltener, denkmalswerter Bausubstanz der Lokomotivfabriksanlage — als historischer zeitenüberlagernder Kern — gewonnen werden.

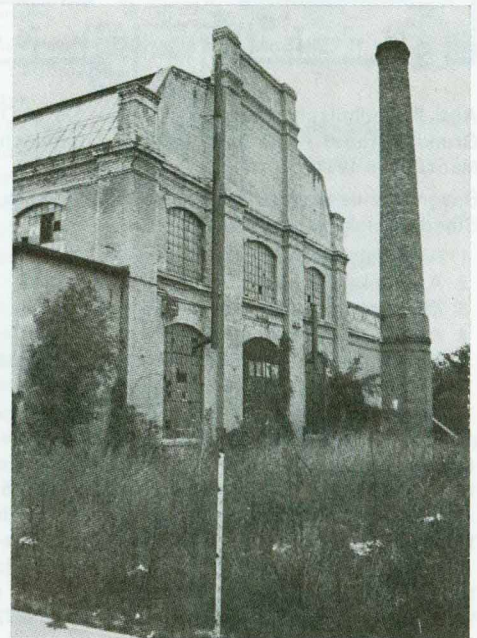


Abb. 6. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Gießerei

Die Unterbringung von Teilen der Sammlungen des Technischen Museums, wie

- Eisenbahnmuseum
- Schifffahrt
- Kraftfahrzeuge
- Straßenfahrzeuge
- Luftfahrt
- Mensch und Weltraum
- Verkehrsbauten

in dieser historischen Verkehrslandschaft an der Brünner Straße würde nicht nur ein technisches Baudenkmal von Rang in seinem funktionellen Zusammenhang bewahren, sondern darüber hinaus — in seiner vielfältigen, über eine Zeitspanne von mehr als 100 Jahren errichteten Bausubstanz — selbst Museumsobjekt sein (Abb. 4, 5, 6, 7, 8, 9).

Das Areal bietet zusätzlich die Möglichkeit der Schaffung eines für die Allgemeinheit zugänglichen Grünparks (Abb. 10, 11, 12). Dieser sollte die Museums-

gebäude, zu denen die Lokomotivhallen reaktiviert werden, durchdringen und eine gegenseitige Unterstützung in Attraktion darstellen:

- das vorhandene Areal, parkartig, jedoch derzeit verwildert, mit seinen befestigten Wegen und Fahrbahnen würde den idealen Rahmen abgeben, für eine Art „technischer Volksfeste“ mit Oldtimern alten und neuen Fahr- und Motorrädern, Schienenfahrzeugen, Schiffen usw., die jährlich mehrmals stattfinden könnten;
- ein Abenteuerspielplatz mit alten, zweitrangigen Lokomotiven, Transportwaggons (derzeit auf dem Gelände), Straßenbahnen, Autobussen, Schiffen usw.;
- Errichtung einer Museumsbahn mit Über- bzw. Durchfahrt durch das Gelände und die Ausstellungshallen unter Verwendung der vorhandenen Gleisanlagen, Krananlagen, Beleuchtung;

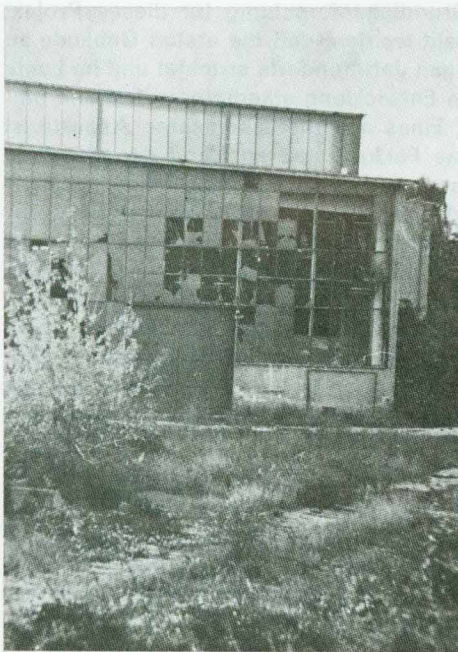


Abb. 7. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Mechanische Werkstätte

- Revitalisierung und Adaptierung der bestehenden Objekte für technische Fortbildungskurse, Studios, Lehrwerkstätten, Bibliothek usw.

Auch die Möglichkeit eines „Szenario“ kann das neue Verkehrsmuseum bieten:

Durch krassen Wechsel der Dimension der in verschiedenen Zeitabschnitten der industriellen Entwicklung errichteten Hallen, durch bewegliche Teile, sich verändernde Situationen, die dem Betrachter beim Durchschreiten der Anlage Impulse geben, sich aus der vorindustriellen Zeit — zeitenüberlagert — in den Mittelpunkt des technischen Geschehens versetzen zu lassen und gleichzeitig jene Grenzen aufzuzeigen, die stets spürbar werden.

5. Das Technische Museum — Zusammenfassung

So kann dieses traditionsreiche, schon fast totgesagte Industrieareal zu ungeahntem neuem Leben erweckt und

ein essentieller Gewinn für den gesamten Stadtteil erzielt werden.

Dem Stammhaus, in seiner ursprünglichen Widmung als „Technisches Museum für Industrie und Gewerbe“, steht dann genügend Raum zur Verfügung, um jene



Abb. 8. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Gießereihalle

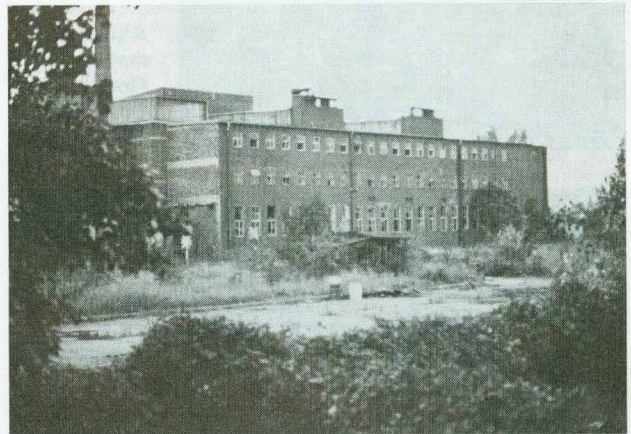


Abb. 9. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Werkstätten- und Verwaltungsgebäude

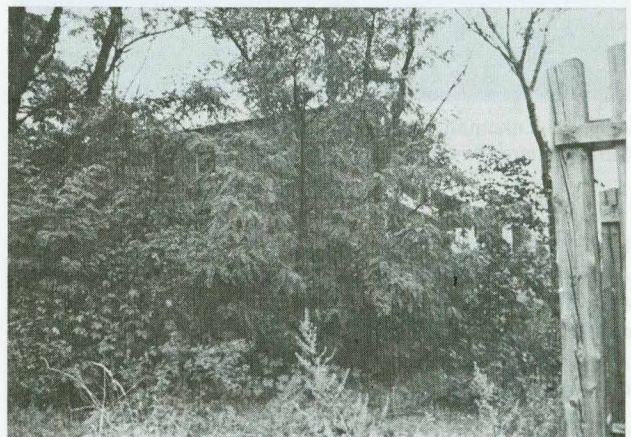


Abb. 10. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Gelände-Areal

Methode der Darbietung zu finden und jene Veränderungen anzubahnen, die das Museum aus dem Zustand der passiven Kommunikation (Nicht-Kommunikation) heraussteigen läßt und es zu einer Volksuniversität

macht, in der die Unterrichtssprache die Sprache der Gegenstände, des Konkreten ist und in der die untrennbaren Wechselbeziehungen zwischen Kunst und Technik stets präsent sind.

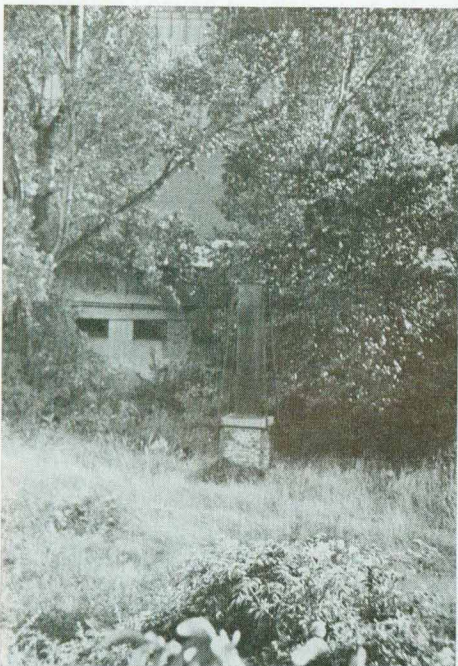


Abb.11. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Gelände-Areal

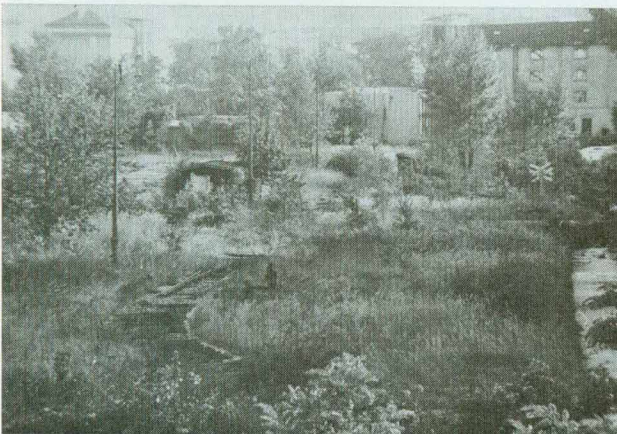


Abb. 12. Lokomotivfabrik Floridsdorf — Hallen, Wege und Schienenstraßen im parkartigen Areal

In diesem Zusammenhang soll auf ähnliche Projekte im Ausland verwiesen werden und als Beispiel ein Auszug aus der Vorlage des Senats von Berlin über die Errichtung des Museums für Verkehr und Technik auf dem Anhalter Güterbahnhof angeführt werden, mit der die Gründung beschlossen wurde:

„Schon wegen des Flächenbedarfs kommt als Standort für das Museum für Verkehr und Technik von allen im Bericht vom 25. Januar 1979 referierten Standorten — darunter auch das Gebäude des ehemaligen Verkehrs- und Baumuseums im früheren Hamburger Bahnhof — nur das Gelände des ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofs in Frage. Hier bietet sich besonders auf den nördlichen Teilen des Anhalter Güter-

bahnhofes die Möglichkeit, unter Einbeziehung der folgenden vorhandenen denkmalwerten Bausubstanz und der verkehrstechnischen Anlagen ... sowie der hier seit 1945 entstandenen Vegetation eine Museumslandschaft zu schaffen, die in beispielhafter Weise die Bedürfnisse des Museums mit denen der Stadtreparatur sowie der Garten- und Landschaftsplanung verbinden kann.“

Angestrebte Fertigstellungstermine von Teilabschnitten sind die Festpunkte 1987: 750-Jahr-Feier Berlins und 1988: 150 Jahre Eisenbahn Preußen.

Ein wichtiges Kriterium für die Wahl der Lokomotivfabrik Floridsdorf als Standort für das Museum ist zweifelsohne nicht nur der Umfang der zur Verfügung stehenden Flächen, sondern auch der Umstand, daß hier eine Fülle von historischen Bauten und Anlagen inhaltliche Anknüpfungspunkte für ein technisches Museum bilden würden.

Im Zuge der Grundlagenforschung für dieses Projekt konnte festgestellt werden, daß die ersten Gebäude zu Beginn des vorigen Jahrhunderts errichtet und im Laufe der industriellen Entwicklung ständig erweitert und umgebaut wurden. Eines der interessantesten Aspekte ist zweifelsohne das Faktum, daß an Hand der einzelnen Objekte und ihrer Abfolge österreichische Industriegeschichte und Industriebau als „Wachstumsringe“ heute noch deutlich ablesbar sind. Die einzelnen Ausstellungsbereiche, zwischen denen intensive Verflechtungen der Ausstellungsthemen möglich sind, können im Ablauf der Entwicklung dargestellt werden, wobei die Ausstellungsobjekte in ihrer zeitgenössischen Umgebung präsentiert werden und so dem Besucher einen umfassenden und zugleich spannenden Überblick gewinnen lassen.

Neben der Präsentation der technischen Entwicklung bietet die Anlage der Lokomotivfabrik Floridsdorf auch die einmalige Möglichkeit, die sozialen, ökologischen und städtebaulichen Aspekte in ihren Entwicklungsphasen und Auswirkungen auf die österreichische Industriegeschichte darzustellen.

Zweck dieses Berichtes ist es, die Öffentlichkeit zu informieren und eine Lösung anzustreben, die dieses Baudenkmal österreichischer Industriegeschichte der Erhaltung und sinnvollen Nutzung näher bringt.

Die Zeit drängt — das allgemeine Interesse muß neu geweckt werden — die Lokomotivhallen, jahrelang brachliegend, sind vom Verfall bedroht — wertvolles Kulturgut geht verloren.

Einen würdigen und sinnvollen Anlaß, die hier vorgeschlagene Reorganisation, Revitalisierung und Neugestaltung

TECHNISCHES MUSEUM WIEN

Museum für Industrie und Gewerbe

in A-1140 Wien, Mariahilfer Straße, Stammhaus

Museum für Verkehrstechnik

in A-1210 Wien, Brünner Straße, Wr. Lokomotivfabrik Floridsdorf

zu realisieren und zu terminisieren, bietet die

70. Wiederkehr des Jahrestages der Eröffnung des Technischen Museums am 6. Mai 1988.

