

Ingrid Trummer, Alexander Stollhof (Hg.)

„... Bei uns in der Lofag ...“

Erinnerungen an die Floridsdorfer
Lokomotivfabrik –
Wiens größten Industriebetrieb



Ingrid Trummer, Alexander Stollhof (Hg.)
„... Bei uns in der Lofag ...“

ISBN 3-900 799-67-9

1. Auflage 2005

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Verband Wiener Volksbildung – Edition Volkshochschule
1150 Wien, Hollergasse 22



Mit Unterstützung der Stadt Wien (Magistratsabteilung 15 – Abteilung
für Erwachsenenbildung und außerschulische Jugendbetreuung)

© Verband Wiener Volksbildung und Volkshochschule Floridsdorf 2005

Layout: Jarmila Böhm

Druck: „agensketter!“ Druckerei GmbH, 3001 Mauerbach

Ingrid Trummer, Alexander Stollhof (Hg.)

„... **BEI UNS IN DER LOFAG** ...“

Erinnerungen an die Floridsdorfer Lokomotivfabrik –
Wiens größten Industriebetrieb

EDITION VOLKSHOCHSCHULE

Wir danken Herrn Bezirksvorsteher Ing. Heinz Lehner für die
Unterstützung bei der Herausgabe des Buches.

Inhalt

Dr. Michael Ludwig

Vorwort 7

Ingrid Trummer, Alexander Stollhof (Hg.)

Editorial 9

Doris Weißmüller-Zametzer

„Bei uns in der Lofag ...“

Gedanken über die Geschichtswerkstatt zur

Floridsdorfer Lokomotivfabrik 1991–2005 11

Anton Österreicher

Vorwort 15

Erich Ganzger

Die Geschichtswerkstatt „Spurensuche in der Floridsdorfer

Lokomotivfabrik“ im Rahmen der VHS Wien 21 17

Liste der TeilnehmerInnen an der Geschichtswerkstatt 21

Die Lofag – ein kurzer historischer Überblick 25

Die Gründung der Lofag 25

Die wirtschaftliche Entwicklung der Lofag in den
ersten Jahrzehnten 26

Die ersten Lokomotiven der Lofag 27

Der Konstrukteur Karl Gölsdorf 28

Der Technikpionier Johann Rihosek 30

Die Lofag in der Zwischenkriegszeit 35

Die Lofag als Teil von Hitlers Rüstungsindustrie 34

Die letzten Jahrzehnte der Lofag 35

Zeitgeschehen: Epoche vor 1938 37

Produktion 1869–1938 39

Zeitgeschehen: Die NS-Zeit (1938–1945) 41

Produktion 1938–1945 45

Zeitgeschehen: Endlich befreit? –
zehn Jahre besetzt (1945–1955) 47

Produktion 1945–1955	49
Beim SGP-Konzern dem Ende entgegen (1955–1969)	59
Die Produktion 1955–1969	61
„Na gut, dann werd ich halt Dreher!“ – Lehrlinge in der Lofag ...	83
Frauen in der Lofag	95
Die „Banamühl“	97
Arbeitsalltag, Arbeitsbedingungen, Betriebsklima	109
Anekdoten	115
Arbeiter und Angestellte – Persönliches	125
Kultur und Freizeit – Lofak-Sportverein	129
Auf dem Weg in die Fabrik	135
Nach der Arbeit	139
Alltag in der NS-Zeit	141
Einberufungen zur Deutschen Wehrmacht	157
ZwangsarbeiterInnen und Widerstand	159
Kriegsgeschehen	171
Das Kriegsende in Wien	177
Demontagen durch die russische Besatzungsmacht	179
Kriegsgefangenschaft und Heimkehr	181
Die USA-Zeit	185
Wohnen in der Lofag – Kindheitserinnerungen	187
Übernahme durch die SGP	193
„Jeder war der Letzte!“ –	
Die Schließung der Lofag nach 100 Jahren	203
Epilog	217
Liste von Prominenten, die in der Lofag beschäftigt waren	219
Dokumentenanhang	221
Einige markante in der Lofag produzierte Lokomotivtypen	231
HerausgeberIn	239

Vorwort



Foto: Petra Spohla

Das neue Buch der Edition Volkshochschule beschäftigt sich mit einer Floridsdorfer Institution, der Lofag. Die Floridsdorfer Lokomotivfabrik war über hundert Jahre lang einer der wichtigsten Industriebetriebe des Bezirkes.

Mehr als sechzig ehemalige MitarbeiterInnen der Lofag geben in diesem Buch ihre subjektiven Erinnerungen an die Arbeit in der Lofag wider. Mit diesem Band findet eine mehr als dreizehnjährige Arbeit in Form einer

Geschichtswerkstatt ihren krönenden Abschluss.

Mit diesem Buch wird die Lofag noch bleibender verankert sein, als sie es ohnehin schon ist.

Darüber hinaus setzt dieser Band die Tradition der Volkshochschule Floridsdorf auf dem Gebiet der Stadtteilarbeit fort. Ich selbst habe meinen Weg in der Volksbildung in einem Stadtteil-Projekt über die Geschichte von Großjedlersdorf und einem Gesprächskreis „Zwischen den Generationen“ begonnen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang den Herausgebern, Frau Mag. Ingrid Trummer, der ehemaligen Direktorin der Volkshochschule Floridsdorf, dem Historiker Dr. Alexander Stollhof, der ehemaligen Mitarbeiterin der Volkshochschule Floridsdorf und jetzigen Direktorin der Volkshochschule Landstraße sowie Autorin des Buches, Frau Mag.^a Weißmüller-Zametzner, und allen an den Gesprächskreisen beteiligten Personen für ihre langjährige Arbeit an diesem Band danken. Ich bin mir sicher, dass sie damit ein historisches Dokument über die Lofag und damit über Floridsdorf geschaffen haben.

*Dr. Michael Ludwig
Vorsitzender des Verbandes Wiener Volksbildung*

Editorial



Am 25. Mai 1992 begann im Rahmen einer Tagung in der Volkshochschule Floridsdorf die Geschichtswerkstatt „Spurensuche in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik“ unter der Leitung von Doris Weißmüller, damals Pädagogische Assistentin. Bis heute waren zwischen 60 und 70 Personen daran beteiligt, die zumeist ihre ei-

genen Erinnerungen einbrachten und diskutierten, aber auch Gäste von „außen“, die das Umfeld ergänzen oder technische Details besonders herausarbeiten und dokumentieren konnten. Als Frau Weißmüller die Leitung der Volkshochschule Landstraße übernahm war die Alltagsgeschichtsguppe schon so zusammengeschweisst, dass die Weiterarbeit gesichert war.

Die Orte der Zusammenkünfte wechselten von der Volkshochschule z.B. auch in ein typisches Floridsdorfer Gasthaus. Ernst Zischek und Anton Österreicher und andere besonders engagierte Gruppenmitglieder haben die Gruppe über 13 Jahre animiert, ihre eigene erlebte Geschichte dazustellen. In einem so langen Zeitraum gibt es auch Veränderungen und Irritationen, und manche der TeilnehmerInnen können leider den Zeitpunkt der Herausgabe dieses Buches nicht mehr erleben. Es kann ihren Familien aber eine Ergänzung ihrer persönlichen Erinnerungen bieten. Am Ende war doch wieder die Volkshochschule Floridsdorf, unter Mitwirkung des Historikers Dr. Alexander Stollhof beteiligt, und nun liegt ein Werk vor, das man allen FloridsdorferInnen und natürlich auch allen Eisenbahn-Freunden sehr ans Herz legen kann. Es zeigt sehr lebendig den raschen strukturellen Wandel des Bezirkes Floridsdorf. Es ist ein persönlicher Rückblick, auch auf Abschiede, es soll aber den Blick nach vorne nicht verstellen auf neue Arbeitswelten, die sich auftun.

Mag.^a Ingrid Trummer, Dr. Alexander Stollhof (Hg.)

„Bei uns in der Lofag ...“ Gedanken über die Geschichtswerkstatt zur Floridsdorfer Lokomotivfabrik 1991–2005



Wer sich mit der Geschichte des 21. Bezirks beschäftigt, stößt notwendigerweise auf die Floridsdorfer Lokomotivfabrik. Während ihres mehr als 100-jährigen Bestehens war sie zum einen über die Bezirksgrenzen hinaus ein wichtiger Industriebetrieb mit eindrucksvoller und wechselvoller Geschichte, zum anderen Existenzsicherung für viele ArbeiterInnen und Angestellte. Vor allem aber war die Lofag ein Ort, der Identität und Lebenssinn, Solidarität und Verbundenheit

stiftete. Nicht selten ging die Arbeit vom Vater auf den Sohn, vom Onkel auf den Neffen, von der Mutter auf die Tochter über. In der Lofag zu arbeiten war mehr als „nur“ Broterwerb, das bedeutete Teil einer Gemeinschaft zu sein, das war eine Auszeichnung, da konnte man noch auf Solidarität und Zusammenhalt vertrauen – in privaten Ausnahmesituationen ebenso wie in politisch schwierigen Zeiten.

Genau darin liegt die Faszination der gemeinsamen Erinnerungsarbeit von mehr als 60 ehemaligen ArbeiterInnen und Angestellten. Genau diese Solidarität, diese Identifikation, diese tiefe Verbundenheit mit der Lofag und der Kollegenschaft waren bei jedem unserer Treffen spürbar: Ich werde nie vergessen mit welchem Eifer, mit welchem Ernst und mit welcher Konsequenz wir Thema für Thema abgearbeitet haben. Da ging es um Industriegeschichte und Lokomotivbaureihen, um Arbeitsabläufe und Betriebsfeste, um Firmen-tradition und Arbeitsethos. Parallel wurden Dokumente gesichtet, Fotos angeschaut und ausgetauscht, man erinnerte sich längst und erst kürzlich Verstorbener, man ging auf die Suche nach dem „Loisl, der da ganz hinten am Foto“ zu sehen war und lud ihn für das nächste Treffen ein. Es war eine Kettenreaktion ungeahnten Ausmaßes. Viele trafen sich nach Jahren wieder in der Volkshochschule Floridsdorf. Ein damals 85-jähriger Witwer sagte nach einem Treffen zu mir: „Wissens, jetzt macht mein Leben wieder einen Sinn.“

Arbeit ist ein wichtiger Bestandteil menschlichen Lebens. Sie ist prägend für unsere individuelle Geschichte. Und deshalb ist es m.E. um so wichtiger, dass sich der Mensch an seine Geschichte erinnert, sie selbstbewusst formuliert, sich kritisch mit ihr auseinandersetzt, sie nicht allein der „großen“ Geschichtsschreibung überlässt sondern sie sich aneignet.

Die Arbeit, und in der Folge die Einstellung zur Arbeit haben sich grundlegend verändert. Heute spricht man zynisch von der notwendigen Flexibilität des Arbeitnehmers, von kurzfristigen Arbeitsverhältnissen und von einer durchschnittlichen „Verweildauer“ im Betrieb von sieben Jahren. Das alles hat Auswirkungen auf den persönlichen Charakter und die Bindung zu einem Betrieb muss notwendigerweise eine geringere sein. Die Menschen reagieren mit Unsicherheit und Angst. Sie können Loyalitäten und Verpflichtungen in ständig wechselnden oder umstrukturierenden Betrieben nicht entwickeln. Gerade deshalb scheint es wichtig die Erinnerungen an die Lofag jetzt zu publizieren, geben sie doch eine Vorstellung davon, was Arbeit für den Einzelnen bedeuten kann, was die Gemeinschaft weit über das aktive Arbeitsleben zu leisten im Stande ist.

Das Ziel unserer Arbeit war immer eine über parteipolitische Grenzen hinausgehende hoch politische, weil emanzipatorische Arbeit. Wir wollten die ehemaligen MitarbeiterInnen zum Nachdenken, zum Mitreden, zum Reflektieren, zum Forschen, zum Suchen, zum Sammeln, zum Lesen – vor allem aber zur Diskussion über die wechselvolle Geschichte „ihrer Lofag“ animieren. Es war nicht unsere Absicht „die“ Geschichte der Lofag zu schreiben, wir wollten persönliche – zum Teil widersprüchliche – Erinnerungen festhalten, die zum Gespräch und zur Auseinandersetzung „verführen“.

Im Unterschied zu anderen Oral history Projekten gab es beim Lofag-Projekt niemals einen Zweifel daran, wer die wichtigen handelnden Personen, wer die Profis waren und wo die historische Kompetenz lag. Der Arbeitskreis wuchs und wuchs und war organisatorisch oft nur noch schwer zu bewältigen. Die Leidenschaft an der gemeinsamen Arbeit hat viele Freundschaften gestiftet.

Die Lofag musste längst dem Hauptpostamt 1210, der Nordbrückenabfahrt, dem Shopping Center Nord sowie mehreren Betrieben weichen, die Erinnerung an sie teilen nur noch wenige. Ich bin stolz, dass ich an der Arbeit dieser Geschichtswerkstatt teilhaben

durfte, und das Gefühl der Solidarität und die Erinnerungen an „unsere Lofag“ weiter tragen kann. Es ist eine Erfahrung, die auch meinem Leben Sinn und Identität gibt.

Bei allen MitarbeiterInnen des Lofag-Projekts möchte ich mich herzlich bedanken. Ich freue mich, dass nach einem Film über die Erinnerungen an die Lofag nun auch das Buch als Dokumentation unserer gemeinsamen Arbeit vorliegt.

Bedanken möchte ich mich auch bei der ehemaligen Direktorin der Volkshochschule Floridsdorf, Frau Mag.^a Ingrid Trummer, die mir den Freiraum ließ, mich mit der Geschichte der Lofag zu beschäftigen. Dank auch an den Gemeinderat Dr. Michael Ludwig, der mich von Anfang an in meiner Idee unterstützte. Ebenso an den Bezirksvorsteher Ing. Heinz Lehner, der viele Kontakte vermittelte.

Mag.^a Doris Weißmüller-Zametzer

Vorwort

Die Geschichte der Menschheit ist zugleich eine Geschichte ihrer Forscher und Erfinder. Wer das erste Rad, den Bogen, die Lanze oder den Angelhaken herstellte, wird uns für immer verborgen bleiben. Andere Erfinder, wie die Gebrüder Wright oder Stephenson oder Nikolaus August Otto wurden weltberühmt. Heute bestimmt der intensive Einsatz technischer Hilfsmittel unser Leben. Was wären wir heute ohne Transportmittel auf Bahn und Schiene. So möge dieses Buch manches aufzeigen, um es der Vergessenheit zu entreißen und die Geschichte der Lofag zu dokumentieren.

Wir waren eine große Familie; wo es Probleme zu lösen gab, war einer für den anderen da. Wir waren mit unserer Firma wie verheiratet, denn wir verbrachten mehr Stunden dort als zuhause bei unseren Lieben. Auch in den dunklen schweren Jahren des Nationalsozialismus und des Krieges hielten wir zusammen, das Licht der Freiheit brannte in unseren Herzen.

Wir verneigen uns auch vor den Opfern, die dieses grausame Regime forderte. Denn diese Menschen wollten lieber stehend sterben als kniend in Knechtschaft leben, sie starben für ein freies Österreich.

Auch jener, die als Opfer der Arbeit aus unseren Reihen gerissen wurden, möchten wir gedenken.

Der verantwortungsbewusste Umgang mit der heutigen Technik erfordert mehr als das Know-how der Spezialisten. Im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung unserer Arbeitswelt tragen wir alle die Verantwortung. Wenn dieses mit viel Liebe zur Sache entwickelte Buch hierzu beitragen kann, erfüllt es seinen Zweck, zu berichten, wie es damals in der Lofag war.

Dieses Buch konnte nur durch die Mithilfe zahlreicher Personen realisiert werden. Besonderer Dank gebührt Mag.^a Doris Weißmüller, Ing. Alfred Klein-Wisenberg, Ernst Tremmel, Johann Schliesser, Erich Ganzger, Ernst Sladek sowie DI Lothar Rihosek und den vielen anderen, die hier aus Platzgründen nicht genannt werden können.

Anton Österreicher

Die Geschichtswerkstatt „Spurensuche in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik“ im Rahmen der VHS Wien 21

Bei den in der Zeit von 1992 bis 2005 in der Volkshochschule Floridsdorf stattgefundenen Zusammenkünften von ehemals Beschäftigten der 1969 geschlossenen Floridsdorfer Lokomotivfabrik (Lofag) unter dem Titel „Geschichtswerkstätte“ wurde versucht, die Geschichte dieses einst größten Industrieunternehmens von Wien durch Zeitzeugen aus ihrer Sicht niederzuschreiben.

Den skizzierten 100-Jahre-Rahmen mit seinem menschlichen Inhalt zu füllen bedarf einer lebendigen Schilderung, einer unmittelbaren Methode. In der Werkstatt der Zeitgeschichte griff man nach 1945 zum Instrument der „oral history“ mit „mündlicher Geschichte“ wörtlich zu übersetzen – um, letztendlich doch wieder schriftlich, die Eindrücke der Zeitzeugen so lebendig als möglich festzuhalten. Damit war die optimale Darstellung von Ereignissen garantiert, die sonst nur in trockenen Archivalien zu finden gewesen wären.

Diese Methode liegt auch der „Geschichtswerkstatt“ zur „Spurensuche in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik“ zugrunde. Über 300 Seiten Interviewmaterial standen dazu zur Verfügung und konnten zum Spurenfinden verwendet werden. Schon das Inhaltsverzeichnis am Anfang dieses Buches zeigt, dass man, soll ein Überblick gewahrt bleiben, auf ein Mindestmaß an Ordnung nicht verzichten kann. Das Interview führt oft zum „Plaudern“ des Befragten, wodurch die nachfolgende Ordnung im Sinne des Gesamtwerks unerlässlich wird. Das Beachten des vorangestellten Inhalts bietet die Richtlinie der oben angesprochenen Ordnung.

Organisiert wurde dieses Forum von der damaligen pädagogischen Assistentin der Volkshochschule, Frau Doris Weißmüller. Die Zusammenkünfte fanden meistens einmal monatlich statt und es nahmen durchschnittlich zirka zwanzig Personen daran teil. Einige kamen nur einige Male, andere kamen erst später dazu, da sie durch Zufall davon erfuhren. Die meisten nahmen, mit einigen Unterbrechungen, bis zum Abschluss daran teil. Es kamen auch einige Gastteilnehmer, die nicht in der Lokomotivfabrik beschäftigt waren, aber an dieser Arbeit großes Interesse zeigten. Die Mitarbeit dieser

TeilnehmerInnen war sehr befruchtend für die Diskussionen, da sie sehr viele Fragen zu den verschiedenen Themen stellten. Die meisten waren PensionistInnen, nur wenige waren noch berufstätig. Den Vorsitz für die TeilnehmerInnen hatte der inzwischen leider verstorbene Otto Czischek. Insgesamt nahmen zirka sechzig Personen teil.

Die Zusammenkünfte fanden in einem kleinen Saal statt. In der Mitte der zu einem Viereck zusammengestellten Tische stand ein Tonaufnahmegerät, welches mit einem Mikrofon verbunden war. Dieses wurde von Hand zu Hand gereicht, und der gerade Sprechende nannte seinen Namen und berichtete von seinen Erfahrungen und Erinnerungen zu dem jeweiligen Thema. Die Tonaufzeichnungen wurden schriftlich protokolliert und so kamen einige hundert Seiten zusammen.

Als Einzelne waren die TeilnehmerInnen nicht auf die Idee gekommen, ihre Geschichte zu verarbeiten, aber bei diesem kollektiven Herangehen sah man, welch kreatives Potential freierwerden kann. So wurde der Weg vorgegeben, ein Buch darüber zu schreiben.

Kurz nach diesen Zusammenkünften übernahm Frau Weismüller die Leitung der Volkshochschule Landstraße und es war ihr aus Zeitgründen nicht mehr möglich, an diesem Projekt weiterzuarbeiten.

Nun konstituierte sich eine Gruppe von fünf Personen, die sich die Aufgabe stellte, die Protokolle in die richtige Form zu bringen.

Es war sehr zeitaufwändig, denn die einzelnen Diskussionsbeiträge waren ja aus dem Stehgreif und im Dialekt vorgetragen. So mussten die meisten Beiträge in lesbare Form gebracht werden. Da sich die Tonbandaufzeichnungen über Jahre hinzogen, gab es viele Wiederholungen zum jeweiligen Thema. Es sollten auch die individuellen und persönlichen Ansichten in den Berichten beibehalten bleiben. Es war aber nicht immer möglich, alle Beiträge in den vorgegebenen Zeitabläufen einzuordnen. Im Laufe der Zeit wurden auch viele Fotos und Dokumente zusammengetragen. Sie hätten ausgereicht einen eigenen Bildband zusammenzustellen. Für die Verwendung im Buch konnte leider nur ein kleiner Teil ausgesucht werden.

Wenn man aus heutiger Sicht zusammenfassend den Ablauf der Geschichtswerkstätte verfolgt, wo durch Zeitzeugen Eindrücke und Erfahrungen, die über sechs Jahrzehnte zurückreichen, ein-

gebracht wurden, sieht man, welche riesigen Veränderungen sich für die arbeitenden Menschen im beruflichen, sozialen und zivilen Leben vollzogen. Aber diese Art von Aufarbeitung des Arbeitslebens unterscheidet sich wesentlich von der offiziell vorhandenen Geschichtsschreibung. Hier wird vom Leben und den Erfahrungen der einfachen Arbeiter und Angestellten ausgegangen. Von deren Sorgen und Problemen haben sehr viele keine Ahnung. Sie können sich nicht vorstellen, welch ein „Schock“ die Belegschaft erfasste, als sie erfuhr, dass „ihr“ Betrieb zusperrt wird. Viele hatten nach dem Krieg in zum Teil durch die Besatzungsmacht ausgeräumten Werkshallen begonnen, eine Produktion in Gang zu bringen. Durch ihren Fleiß und ihre Erfahrung ging es aufwärts, und man begann, neben anderen Fertigungen, wieder Lokomotiven zu bauen. Als mit dem Abschluss des Staatsvertrages der Betrieb in den Besitz der Republik Österreich überging, wurden sie gefühlsmäßig Teilhaber daran. Für ihre Tüchtigkeit wurden nach einigen Jahren eine Anzahl von Arbeitern und Angestellten mit „Orden für Verdienste um die Republik“ ausgezeichnet. Als dann das Ende kam, konnten es viele nicht verstehen.

Die Lokomotivfabrik war einer der ersten Betriebe, der in Floridsdorf zusperrte. Ihr folgten eine Reihe anderer. Es war aber damals noch leichter, in einem anderen Industriebetrieb einen Platz zu finden. Von noch im Berufsleben stehenden Teilnehmern wurde bestätigt, dass viele der einst in den Betrieben erreichten sozialen Errungenschaften dem Sparstift geopfert werden mussten. Das geschah auch in den beiden letzten noch bestehenden SGP-Betrieben Simmering und Graz, die heute dem Siemens-Konzern gehören. Mehr und mehr steht bei den Firmen das Kostendenken an erster Stelle und die Menschen bleiben auf der Strecke. Da keine grundsätzliche Alternative erkennbar ist, wird das Nichtwissen, wie diese Frage zu lösen ist, das größte Problem für die Zukunft.

Erich Ganzger



*Einige Teilnehmer der Geschichtswerkstatt: von links nach rechts:
Ernst Tremmel, Franz Hurmer, Anton Österreicher, Johann Schliesser,
Franz Grando, Rudolf Steininger, Karl Stuiber, Dr. Alexander Stollhof,
DI Lothar Rihosek, Ernst Sladek, 2005*

Liste der TeilnehmerInnen an der Geschichtswerkstatt (nicht vollständig)

BABITSCH Erich
BAHA Rudolf
BALLEK Alois
BAUER Gertrude †
BERGER Friedrich
BRIEGER Anna (geb. Schüller)
BÖHM Franz
CLADEK Herbert
CZISCHEK Otto †
EHS Walter
EPPEL Wilhelmine
FISCHER Rudolf
GANS Johann
GANZGER Erich
GRANDO Franz
GRUBER Ferdinand
HALIK Ruth
HEBENSTREIT Mieczyslaw Ing.
HEGER Gerhard
HLAVAC Josef
HOCHWARTER Karl Prof.
HOFFMANN Franz
HÖFLER Elisabeth
HÖLTZL Erich
HURMER Franz
JAICH Horst
JÖCHTL Maria
JOVOVIC Spiridon
KAINZ Johann Ing.
KALLER Johann
KERLING Leonie
KLEIN-WISENBERG Alfred Ing.
KONCSEK Adolf
KOSINA Josef Ing. †
KÖCHER Herbert

KRYSZAN Kurt Ing.
KUHNS Anna
LEIMBECK Alois
LÖSCHL Margarete (geb. Pindur) †
LÖW Aloisia
MOJZIS Karl DI
MÖRK Brigitte
NOVOSAD Eduard
NECHANSKY Leopold
ORTH Johann Reg.Rat Prof. †
ÖSTERREICHER Anton
OSWALD Martin
PERZ Bertrand Dr.
PRASCH Fritz DDr.
PROMINTZER Gerhard
RIHOSEK Lothar DI
RODLER Karl
SCHIMANKO Dora (geb. Kaldeck)
SCHLEIFER Rudolf
SCHLIESSER Johann
SCHOBESBERGER Rudolf †
SLADEK Ernst
STECH Walter
STEININGER Rudolf
STEINMAYER Karl
STROBACH Herbert
STUIBER Karl
TAMM Leopold
TREMMELE Ernst
WEISS Michael
WEISSMÜLLER Doris Mag.^a
WICHER Josef
WOLF Günter
WUTKA Johann †
ZAUNER Karl

Die Lofag – ein kurzer historischer Überblick

„Institution“ wird mit „(öffentliche) Einrichtung“ übersetzt und trifft damit die Entwicklung der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf genau. Die „Lofag“ war hundert Jahre lang eine Institution, ein Teil des späteren XXI. Wiener Gemeindebezirks. Als Industriebetrieb ist die Lofag hinreichend dokumentiert, als Gemeinschaft arbeitender Menschen, wenn überhaupt, nur lückenhaft, daher soll, um der letzteren den notwendigen Zeitrahmen zu geben, ein kurzer historischer Abriss gebracht werden.

Die Gründung der Lofag

Der industrielle Bau von Lokomotiven begann in der Monarchie um 1840 in der Lokomotiv-Bauanstalt der Wien-Raaberbahn, der nachmaligen STEG, des aus Schottland geholten Maschinenbauers John Haswell und hatte weitere Protagonisten in der Lokfabrik Krauß & Co. in Linz, sowie in der Günther'schen Lokomotivfabrik zu Wiener Neustadt. Letztere hatte der niederösterreichische gelernte Schlosser Georg Sigl 1861 gekauft und begann in dem Gebäude der aufgelassenen Lokomotivfabrik des Engländers Norris in der Währingerstraße, dem nachmaligen TGM, mit dem Bau von Loks. Seine Betriebe hatten zusammen an die 5700 Beschäftigte, konnten jedoch die Folgen der Krise von 1873 auf die Dauer nicht bewältigen. Die STEG produzierte, ebenso wie die Lokomotivfabrik Krauß & Co. bis 1929, als die gesamte österreichische Produktion in der Lofag, Wien XXI, konzentriert wurde.

Der Beschluss aus dem Jahre 1869, neben den bestehenden österreichischen Lokomotivfabriken eine weitere hinzuzufügen, wurde aus wirtschaftlichen Überlegungen getätigt, da mit einem weiteren Ausbau der österreichischen Eisenbahnen zu rechnen war. Am 6. Mai 1870 genehmigte die Bezirkshauptmannschaft Korneuburg den Grundstücksplan für die zu errichtende Fabrik. In der Landesaufnahme von 1868 ist nach der Kopie aus dem Katastralmappenarchiv des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen, Wien II, die Fabrik mindestens drei Jahre vor Baubeginn geplant gewesen.

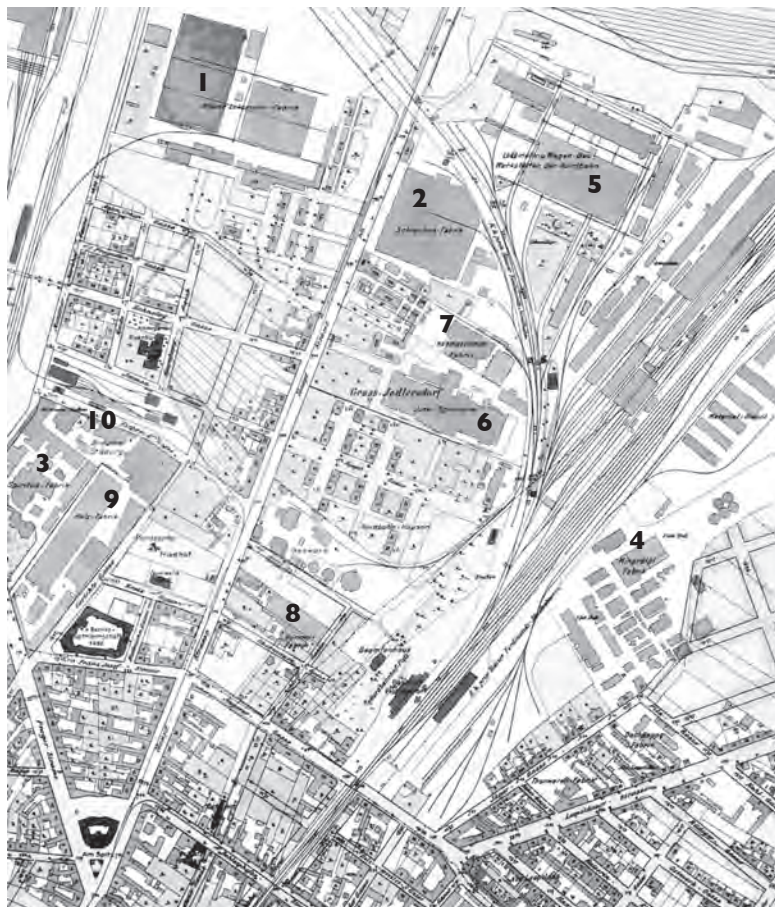


Das Fabriksgelände der Floridsdorfer Lokomotivfabrik auf einer frühen Postkartenansicht.

In den „Brehgarten“ entlang der „Hauptstraße“, der heutigen Brünnerstraße, wurde das dem Grundbuchgericht Floridsdorf zugehörige Grundstück schräg gegenüber dem „Stahlwerk“, der nachmaligen Schraubenfabrik Brevellier & Urban, eingetragen.

Neben zwei Hauptwerkstattengebäuden wurden vier Magazine, ein Administrationsgebäude, ein Wasserversorgungsreservoir mit Pumpwerk sowie eine Gießerei und zwei Arbeiterhäuser errichtet. Das Gelände gehörte damals zum Gemeindegebiet von Groß-Jedlersdorf. Erst zwanzig Jahre später erfolgte die Eingliederung zur Gemeinde Floridsdorf.

Unmittelbar nach der Eingemeindung Floridsdorfs zu Wien im Jahr 1904 entstand ein neuer „Generalstadtplan“ der „k.k. Reichshaupt und Residenzstadt“ – aus: „Die historischen Pläne und Landkarten des Johann Orth“, Vrlg Mayer& Comp, Klosterneuburg, S. 54, ISBN 3-902177-01-2



- 1 Wiener Lokomotiv-Fabrik
- 2 Schrauben-Fabrik
- 3 Spiritus-Fabrik
- 4 Mineralöl-Fabrik
- 5 Lokomotiv- und Wagen-Bau, Werkstätten der Nordbahn
- 6 Jute-Spinnerei
- 7 Nähmaschinen-Fabrik
- 8 Gummi-Fabrik
- 9 Malz-Fabrik
- 10 Brauerei St. Georg

Die wirtschaftliche Entwicklung der Lofag in den ersten Jahrzehnten

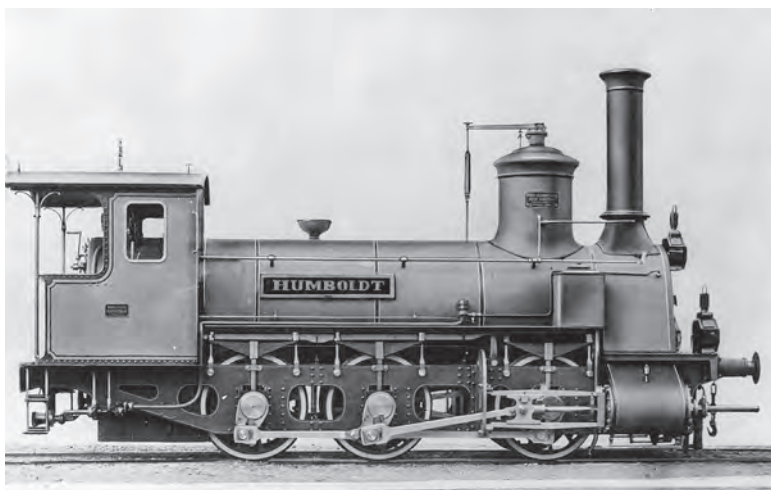
Bei der Gründung der Fabrik war den Werksanlagen eine Jahreserzeugung von 100 Lokomotiven zugrundegelegt worden – eine Zahl, die erst 1898 erreicht werden konnte. Um die Jahrhundertwende treten wieder fünf Jahre des zahlenmäßigen Rückganges ein. Jetzt wurden aber wesentlich stärkere Lokomotivtypen produziert, so dass der Produktionswert in etwa gleich blieb. Bis zur Weltwirtschaftskrise von 1929 befand sich die Lofag in wirtschaftlich gutem Fahrwasser und konnte regelmäßig Dividenden an ihre Aktionäre auszahlen. Durch die erfolgreiche Aufnahme von Straßenwalzen und stationären Dampfkesseln seit den Jahren 1922 bzw. 1926 in die Produktion und durch die Hereinnahme weiterer neuer Fabrikationszweige konnte auch diese Krise bewältigt werden. Als die drei übrigen österreichischen Lokomotivfabriken der Reihe nach ihre Tore schließen mussten, war die Wiener Lokomotivfabrik als einzige übriggeblieben und besaß die Kraft, die drei anderen Unternehmungen in sich zu vereinigen.

Als erste wurde die STEG übernommen, indem durch einen Vertrag vom Dezember 1929 sämtliche Vermögenobjekte des zwischen dem Wiener Süd und Ostbahnhof gelegenen Werkes mit Ausnahme der Grundstücke und Gebäude der Lofag übertragen wurden. Anfang 1930 wurde der Betrieb stillgelegt und ein Teil der Fabrikeinrichtungen nach Floridsdorf geschafft, während der größte Teil verkauft oder verschrottet wurde.

Ebenfalls im Jahre 1936 wurde die Lokomotivfabrik Krauss u. Co. in Linz stillgelegt und von der Lofag käuflich erworben. Die besten Fabrikationseinrichtungen wurden nach Floridsdorf gebracht, die Grundstücke und Gebäude an die Stadt Linz verkauft. Die Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik, vormals G. Sigl in Wiener Neustadt, stellte im Sommer 1930 ihren Betrieb ein. Über die Creditanstalt – sie besaß die Aktienmehrheit – wurde durch Vertrag vom Juli 1930 eine Fusion verwirklicht, auf Grund deren man die modernen Anlagen in Wiener Neustadt zunächst unverändert bestehen ließ, sie jedoch aufgrund der angespannten Wirtschaftslage nach und nach verkaufte.

Die ersten Lokomotiven der Lofag

Auf die erste in der Lofag produzierte Lokomotive vom Typ „Humboldt“, einer Normalgüterzugtype der damaligen Epoche, folgte 1873 die erste Schnellzuglokomotive für die Flachlandstrecke der Nordbahn. Ein revolutionärer Schritt wurde zu Beginn der 1890iger Jahre gesetzt, als der Lokomotivtyp Reihe 4 durch die Reihe 6 ersetzt wurde. Damit konnte die Fahrzeit der Bäderzüge Wien – Karlsbad um nahezu die Hälfte verringert werden.



Die erste in der Lofag gebaute Lokomotive Typ Humboldt

Von 1893 bis 1916 war Ing. Dr. Karl Gölsdorf für die Konstruktionen der Lokomotivtypen der k.k. österreichischen Staatsbahnen verantwortlich, wobei die Mehrzahl davon in Floridsdorf gebaut wurde. Dies zeigt, welch guten Ruf schon damals die Floridsdorfer Lokomotivfabrik genoss, was die genauesten Durchkonstruktionen der Planungen und deren Ausführung betraf.

Der Konstrukteur Karl Gölsdorf

Karl Gölsdorf (1861–1916) wurde als Sohn des späteren Maschinenleiters der Südbahn Louis Adolf Gölsdorf in Wien geboren, wo er nach der Oberrealschule die Technische Hochschule absolvierte. Da ihm der Lokomotivbau schon von seinem Vater her im Blut lag und während seiner Studien als Ziel vorschwebte, trat er 1884 in die Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft ein, in deren Konstruktionsbüro er von 1886 an arbeitete. Von 1889–1891 leitete er die Montierwerkstätte, wechselte dann aber in die Generaldirektion der kkStB über, wo er 1913 zum Sektionschef ernannt wurde. Seine Englandreise vergrößerte sein bis dahin ohnehin umfassendes Wissen des in- und ausländischen Maschinenbaus, das zu jenen Konstruktionen führte, die seinem Namen Weltgeltung verschafften.

Schon 1894 gelang Gölsdorf ein revolutionärer Schritt im Lokomotivbau, indem er die 2B- Schnellzugslokomotive schuf, die als erste Floridsdorf baute. An Stelle eines bisher üblichen Aussenrahmens kam ein Innenrahmen zur Anwendung, wobei der Kessel so hoch gelegt wurde, dass die Feuerbüchse über die Rahmenoberkante zu liegen kam. Der vergrößerte Kessel erreichte damit fast die doppelte Leistung der früheren Reihe 4.

Im Jahre 1895 wurde in der Lofag die 1C1-Verbund-Tenderlokomotive Reihe 30 für die neu errichtete Wiener Stadtbahn produziert, die später auf der Wiener Verbindungsbahn auch Güterzüge, oft in Doppeltraktion führte.

Als die gesteigerten Anforderungen an den Güterverkehr auf den Gebirgsstrecken stärkere und schnellere Lokomotiven verlangten, entwickelte Gölsdorf 1897 die 1D-Verbund-Güterzugslokomotive Reihe 170, die durch ihren leistungsfähigen Kessel die Berggeschwindigkeit der Güterzüge fast verdoppelte.

Drei Jahre später gelang es ihm den ersten brauchbaren Fünfkuppler herauszubringen, der das zwanglose Durchfahren von Krümmungen mit 180m Radius ermöglichte, was durch die Seitenschieblichkeit der 1., 3. und 5. Achse erreicht wurde. Mit dieser Anordnung errang er internationale Anerkennung.

Für den starken Reiseverkehr der Tauernbahn entwarf Gölsdorf 1906 eine 1E-Vierzylinder-Verbund-Gebirgsschnellzugslokomotive der Reihe 280, später 380, die 320t-schwere Schnellzüge über die 28 %-Rampen befördern konnte.



Prof. Dr. Ing. Karl Gölsdorf (1861–1916)

Ebenso waren diese Maschinen auf dem Arlberg mit dessen 26 %-Steigungen eingesetzt.

Die 1908 herausgekommene 1C1-Vierzylinder-Verbund-Schnellzugslokomotive Reihe 210 und die Heissdampfvariante aus 1911 hatten einen Kessel mit den größten auf dem Kontinent vorkommenden Abmessungen. Diese Lokomotiven waren für Flachlandstrecken im Norden und Osten der Staatsbahnen bestimmt, die aber teilweise Steigungen von 10 % aufwiesen, wobei die bisher notwendigen Vorspannleistungen entfallen sollten.

Einen Markstein bildete die epochemachende Reihe 100, ebenfalls von 1911.

Die erste erfolgreiche sechsfachgekuppelte Lokomotive der Welt beförderte auf der Tauernbahn ohne Nachschub Schnellzüge von acht vierachsigen Wagen bei 350t Gewicht. Während des Krieges wurden neben der Vollbahnlokomotivproduktion auch einige Schmalspurloks für die k.u.k. Heeresfeldbahnen gefertigt.

Den Bau für die mechanischen Teile von Elektrolokomotiven nahm man in Floridsdorf schon für die erste elektrische Vollbahn in Österreich, die Mittenwald- oder Karwendelbahn, auf und lieferte 1912 die Dreikuppler-Serie 1060, die auch weit über ein halbes Jahrhundert eingesetzt war.

So kann man Karl Gölsdorf mit 25 Neuentwürfen, von denen 13 in Floridsdorf ausgeführt wurden, als produktivsten Lokomotivkonstrukteur aller Zeiten bezeichnen.

Der Technikpionier Johann Rihosek

Den besonderen Aufschwung des gesteigerten Dampflokomotivbaues um die Mitte der 1890iger Jahre, verbunden mit einer fortschrittsgeladenen Atmosphäre erlebte auch Dipl. Ing. Dr. h.c. Johann Rihosek (1869–1956).

Nach Absolvierung der Technischen Hochschule in Wien war er von 1894 bis 1897 in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik tätig und wurde danach in das von Karl Gölsdorf geleitete Lokomotivbaubüro des damaligen k.k. Eisenbahnministeriums berufen. 1916 trat er nach dem Ableben Gölsdorfs dessen Nachfolge an und wurde zum Sektionschef ernannt. Von 1924 bis 1936 war Rihosek als Dozent für Lokomotivbau und bis 1940 als außerordentlicher Professor an der Technischen Hochschule in Wien tätig.

Dieser zeichnet für verschiedene bewährte Dampflokomotivreihen verantwortlich.

So wurde 1917 die 1D-Heißdampf-Zwillings-Güterzugslokomotive Reihe 270 (ÖBB 156) entwickelt, die vielfältig eingesetzt werden konnte und größtenteils von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik und der Böhmischemährischen Maschinenfabrik in Prag hergestellt wurde, sowie zahlreiche Nachbauten bei Skoda in Pilsen entstanden.

1920 erschien die 1E-Heißdampf-Zwillings-Güterzugslokomotive Reihe 81 (ÖBB 58), die sich auf der Tauernbahn mit den bis zu 28 %-Rampen besonders bewährte. Die 1922 hergestellte Verbundvariante Reihe 181 war die letzte dieser Bauart in Österreich.

Im selben Jahr kam auch die 1E1-Heißdampf-Zwillings-Tenderlokomotive Reihe 82 (ÖBB 95) heraus, die am Semmering jahrelang im Vorspann- und Nachschiebedienst im Einsatz war.

Großes Interesse widmete Rihosek um 1902 dem Bremswesen. Zunächst verbesserte er die Vakuumbremse, indem er die Trennung der Lokomotiv- von der Wagenbremse und die Verwendung von Schnellbremsventilen für die Wagen einführte. Zwischen 1907 und 1912 gab es in Zusammenarbeit mit der Bremsenfirma Gebrüder Hardy zahlreiche Bremsprobefahrten am Arlberg und auf der Franz-Josefs-Bahn. Diese galten Bremsproblemen langer Güterzüge mit bis zu 200 Achsen, wobei mit einem am letzten Wagen angeschlossenen Anhängeschlussventil zusätzlich das Fortschreiten der Schnellbremswirkung des Wagenzuges von hinten nach vorne

bewirkt wurde. Bei Einführung der Druckluftbremse durch die BBÖ musste der gegenüber der Vakuumbremse größere Nachteil des nicht abstufbaren Lösens, was mit der Gefahr des Erschöpfens der Bremswirkung verbunden wäre, ausgeschaltet werden. Zu diesem Zweck entwickelte Rihosek gemeinsam mit Oberingenieur Leuchter der Firma Hardy für die damalige Knorr- und Westinghouse-Schnellbremse das sogenannte Differential-Löseventil, mit dem nun auch ein stufenweises Lösen möglich war. Der 1907 entwickelte Rihosek-Funkenfänger (Kobelrauchfang mit Drallbirne) bewährte sich für Verfeuerung minderwertiger Braunkohle und wurde bei vielen Lokomotivreihen eingeführt.



Prof. Dr. Ing. Johann Rihosek 1869–1956

In einem 1944 anlässlich der 75-Jahrfeier der Floridsdorfer Lokomotivfabrik verfassten Aufsatz schildert Rihosek die Situation des Werkes während seiner früheren Tätigkeit:

„Wenn ich heute die Floridsdorfer Lokomotivfabrik besuche, so drängt sich mir die Erinnerung auf, wie es damals war, als ich am 15. Jänner 1894 in die Dienste der Lokomotivfabrik trat, wobei sich mein sehnlichster Wunsch, Lokomotivkonstrukteur zu werden, erfüllte.“

Das Konstruktionsbüro der „Floridsdorfer“ genoss schon zu dieser Zeit den Ruf, äußerst gewissenhaft zu sein, es war daher kein Zufall, wenn Meister Gölsdorf seine Lokomotiven, die dann seinen Weltruf begründeten, hier durchkonstruieren und bauen ließ, denn auch die Werkstätte erfreute sich wegen ihrer genauen Arbeit

und Montage eines guten Ansehens. Dies waren insbesondere die Schnellzugslokomotive Reihe 6, die erste brauchbare fünffach gekuppelte Gebirgslok Reihe 180, deren erste Nummer die 180.01 jetzt im Wiener Eisenbahnmuseum ausgestellt ist, und die berühmte Gebirgs-Schnellzugslok Reihe 100 mit sechs gekuppelten Achsen und vorderer Laufachse.

Dass die Floridsdorfer Lokomotivfabrik auch eine gute Schule für Ingenieure bedeutete, beweist der Umstand, wieviele von ihnen es im Staats-, Eisenbahn-, oder Privatdienst zu hohen Stellungen brachten.

Bei meinem Eintritt war Gölsdorfs Schnellzugslokomotive Reihe 6 in Planung, meine ersten Konstruktionsarbeiten betrafen Einzelteile dieser Maschine.

Der in dieser Zeit steigende Eisenbahnverkehr und der Bau der Wiener Stadtbahn erforderten neue, leistungsfähigere Lokomotivbauarten, sodass die folgende Zeit bis in den Weltkrieg den Lokomotivfabriken reichliche Beschäftigung brachte. Auch wurde damals im Eisenbahnministerium auf eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung der Eisenbahnfahrzeugindustrie gesehen, indem kommender Bedarf im voraus den Fabriken angekündigt wurde, wodurch diese in der Lage waren eine gute Verteilung ihrer Arbeit vorzunehmen. Daraus ergab sich manchmal, dass Lokomotiven zur Ablieferung schon bereitstanden, als die durch parlamentarische Hemmnisse verzögerte definitive Bestellung erst einlief. Doch führen dabei beide Teile gut, denn die Fabriken hatten eine ziemlich gleichmäßige Arbeit und die Staatsbahnen bekamen früher ihre so benötigten Lokomotiven.

Die gesteigerte Beschäftigung der „Floridsdorfer“ brachte es mit sich, dass sie am 8. März 1896 ihre tausendste Lokomotive herausbringen konnte. Diese Lokomotive war die 1C1-Stadtbahnlokomotive 30.02, also die zweite ihrer Bauart.

Die Floridsdorfer Lokomotivfabrik pflegte bekanntlich als Sondergebiet den Bau Abt'scher Reibungs-Zahnrad-Lokomotiven, wobei besonders die schmalspurigen Maschinen für Bosnien und die Herzegowina bei ihrem äußerst beschränkten Raum höchste Anforderungen an gewissenhafte Konstruktion und genaueste Werksarbeit stellten. Mit Vergnügen erinnere ich mich an die mir zugewiesene Durcharbeitung des Reibungs- und Zahnradgetriebes der normalspurigen D2-Zahnradlokomotive für die Strecke

Tiszolc-Zolyom in Ungarn, was mir Gelegenheit zu selbständiger Arbeit bot.

Nach meiner Berufung in das Eisenbahnministerium mit 1. April 1897 brachte mich meine dienstliche Tätigkeit oft an die Stätte meiner Lehrjahre. So muss ich hervorheben, dass sich die damalige Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnministerium und Fabriken bei Schaffung und Durchbildung von neuen Lokomotivbauarten als äußerst ersprießlich erwies.

Wenn wohl heute von meinen damaligen Kollegen in der Fabrik keiner mehr ist, so verbinden mich mit der jetzigen jüngeren Generation doch manche freundschaftliche Beziehungen.“

Die Lofag in der Zwischenkriegszeit

Der Aufschwung des Fremdenverkehrs in den Zwanziger Jahren und das immer stärker steigende Gewicht der internationalen Schnellzüge verlangte Mitte der zwanziger Jahre insbesondere für die Westbahnstrecke eine der Reihe 310 an Leistung noch wesentlich überlegene Schnellzuglokomotive. Unter der Leitung von Ing. Dr. Adolph Giesel von Gieslingen entstand 1928 mit der 1 D 2 Zwillinglokomotive Reihe 214 eine moderne Schnellzuglok, die bis zu 150 Stundenkilometer erreichen konnte.

In der Direktion der Lofag folgte nach dem Tod Bernhard Demmers im Jahre 1902 zunächst Hermann Gussenbauer. Letzterer wurde 1919 von Bernhard Demmers Sohn Arno abgelöst. Dieser blieb bis zu seiner Entlassung durch das NS-Regime 1939, Direktor der Lofag.

Pionierarbeit in Erzeugung und Verwertung von Hochdruckdampf führte nach 1925 zur Aufstellung einer Hochdruckanlage zur Stromerzeugung im eigenen Kraftwerk und schließlich zur Konstruktion der feuierlosen Hochdruck-Speicherlokomotive System Dr. Gilli. Die erste Gilli-Lok brachte ab 1934 die schweren 1500 Tonnen-Kohlenzüge in das Gaswerk Leopoldau und entwickelte dabei eine Maschinenkraft von 1000 PS.

Die Lofag als Teil von Hitlers Rüstungsindustrie

Während der Zeit der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft wurde die Lofag in den Konzern der deutschen Firma Henschel, mit Hauptsitz in Kassel, eingegliedert. Neben den allgemeinen Änderungen durch die NS-Diktatur (Wehrpflicht/Verbot von politischen Parteien/Verfolgung von Andersdenkenden und Juden/Ersatz der Gewerkschaften durch die Deutsche Arbeitsfront – DAF, etc.) folgte nach den Strategien des Vierjahresplans die rasche Ankurbelung der Wirtschaft durch Rüstungsaufträge.

Auch in der Lofag schnellten die Beschäftigungszahlen in die Höhe. Eine neue Lehrwerkstätte inklusive Lehrlingsheim in der Nähe wurden gebaut.

Der am 22. Juni 1941 begonnene Rußlandfeldzug kam im extremen Winter 1941/42 zum Stillstand. Einer der Gründe dafür war der dramatische Ausfall an Lokomotiven durch die Witterung, sodaß die Nachschubtransporte nur zu einem Teil durchgeführt werden konnten. Als direkte Folge wurde ein gigantisches Lokomotivbauprogramm (15.000 Stück in zwei Jahren!) geplant, an dem alle 16 deutschen Lokomotivfabriken teilnehmen sollten. Aus der Einheitslok BR 50 sollte die Übergangslot 50 ÜK und daraus die „Kriegsdampflokomotive“ (KDL 1) – Baureihe 52 entwickelt werden. Diese Lokomotivbestellung wird nicht durch die Deutsche Reichsbahn (DRB), sondern durch das Rüstungsministerium (Minister Albert Speer) durchgeführt, daher der Name „Kriegslokomotive“ (sie ist ein „Rüstungsprodukt“). Die Lofag erzeugte in den Jahren 1942–1944 843 (!) Stück der Baureihe 52.

Diese Stückzahlen waren nur mit 8.000 bis 10.000 Beschäftigten, davon ein großer Anteil von ausländischen Zwangsarbeitern, zu erreichen. Im Bauteil III wurden in der sogenannten S-Halle unter Geheimhaltung Bauteile für U-Boote und V2-Raketen erzeugt.

Ab 1944 wurde die schwere Kriegslokomotive (Baureihe 42) von der Lofag erzeugt.

Seit Sommer 1944 erfolgen Luftangriffe auf die im ganzen Bezirk Floridsdorf verteilten Wiener Rüstungsbetriebe (Hofherr Schrantz/Shell/Lofag/Siemens) und auf strategische Ziele wie Bahnhöfe oder Werkstätten. Der im Bau befindliche Bauteil IV wurde zerstört und nie vollendet.

Bis in den März 1945 wurde in Floridsdorf trotz der Bombenangriffe der Alliierten für Hitlers Drittes Reich produziert.

Die letzten Jahrzehnte der Lofag

Im April 1945 war Wien Kampfzone – die letzten Deutschen zogen sich über Floridsdorf in Richtung Langenzersdorf zurück und die sowjetischen Truppen besetzten Wien.

Nach Kriegsende wurde das Werk als damals „Deutsches Eigentum“ verstaatlicht und stand bis zum Abschluss des Staatsvertrages im Jahre 1955 unter der Leitung der sowjetischen Besatzungsmacht. Aus vorhandenem Material und Bestandteilen wurden etwa 60 Dampflokomotiven fertiggestellt und der Elektrolokomotivenbau für die neuerstandene ÖBB wurde aufgenommen. In den Jahren 1954 bis 1958 kam es trotz Kriegsschäden und Demontagen zu einem erneuten Produktionsanstieg, als 140 Dampflokomotiven und 99 Kessel nach Indien geliefert wurden.

Daraufhin übernahm die Simmering-Graz-Pauker-AG (SGP) die Lofag und führte sie als Produktionsstätte bis 1969 weiter. In der ersten Hälfte der sechziger Jahre war mit der Lieferung von 50 großen 2200 PS starken Diesellokomotiven nach Bulgarien noch ein schöner Exporterfolg zu verbuchen. Nebenbei erzeugte die Lofag nun auch zahlreiche „artfremde“ Produkte wie etwa den „Pistengrader“ oder diverse Maschinenteile – ja sogar der Prototyp eines Leichtflugzeuges wurde gebaut.

Außer vier starken Hochdruck-Speicherlokomotiven für die Raffinerie Schwechat der ÖMV gab es aber nur mehr Aufträge für Elektro und Diesellokomotiven. Für deren Produktion war aber die Schmiede und die große Gießerei nicht mehr erforderlich. Durch den rasch eintretenden Auftragsmangel sank die Beschäftigungszahl rapide ab und Produktion und Personal wurden schrittweise nach Simmering verlagert. Obwohl eine schweizer Beratungsfirma in einem Gutachten, dem sogenannten Matra-Bericht, dem Standort Floridsdorf die besseren Voraussetzungen an Infrastruktur für die Zukunft bescheinigte, waren die Tage der Lofag gezählt.

So wurde am 19. September 1969 mit der Einheits-Elektrolokomotive der ÖBB 1042.540 die letzte von insgesamt 6015 Lokomotiven in Floridsdorf fertiggestellt und die Fabrik anschließend geschlos-

sen. Hundert Jahre war sie nicht nur ein Bestandteil Floridsdorfs, sondern auch der europäischen Lokomotiverzeugung. Bis Ende der Siebziger Jahre waren noch Mitarbeiter in der stillgelegten Fabrik tätig um Maschinen und Apparaturen abzubauen. Dann begannen die Werkshallen in dem riesigen Gelände langsam zu verfallen. Sie wurden aber erst 1984/85 gänzlich abgetragen.

Auf dem Gelände befindet sich heute das Shopping-Center Nord sowie zahlreiche Baumärkte. An die Floridsdorfer Lokomotivfabrik erinnert nur noch ein steinerner Obelisk, der den unter der Nazi-herrschaft hingerichteten Arbeitern der Lofag gewidmet ist.

Zeitgeschehen: Epoche vor 1938

Wie ein roter Faden zieht sich durch die Epoche von 1929 (Ende der Konjunktur nach dem Ersten Weltkrieg) bis 1938 (Beginn der Schein-, weil Rüstungskonjunktur nach dem Anschluss) die steigende Arbeitslosigkeit in Österreich, das in seiner Rolle, als kleiner Staat mit großem Erbe überfordert war. Der bis 1932 um zwei Fünftel gegenüber 1929 gesunkenen Industrieproduktion stand ein Ansteigen der Arbeitslosigkeit von 30 % gegenüber. Der Verzweiflungsakt vom Februar 1934 war der mit kriegerischen Mitteln ausgetragene Abschluss des Konflikts zwischen der Restitution autoritärer Verwaltungsformen und der gänzlich neuen und nur mangelhaft verstandenen Demokratie. Nachdem die Linken geschlagen und in die Illegalität verbannt waren, trafen sie dort die Rechten, auf die etliche ihre vornehmlich von Rachegeanken getriebenen, Hoffnungen setzten. Unter den Opfern des Februar war in Floridsdorf der Kommandant der Feuerwache in der damaligen Kretzgasse Ing. Georg Weissel. Die Gasse ist heute nach ihm benannt, sein Sohn ist der bekannte Wirtschaftspolitiker und Universitätsprofessor Dr. Erwin Weissel.

Für die produzierende Wirtschaft bedeutete das Jahr 1929 ebenso einen Einschnitt von weitreichender, ausschließlich negativer Wirkung. Konnten z.B. die Österreichischen Bundesbahnen 1927 noch Bauaufträge für fast 7.000 Personen-, Gepäck- und Güterwagen, sowie 1928, trotz bereits angelaufener Elektrifizierung, den Auftrag zum Bau der großen Dampflokomotive Rh 214 vergeben, schlitterte die ÖBB 1933 in die Zahlungsunfähigkeit. Die Folgen für die Arbeiter und Angestellten, am Beispiel der Lofag und anderer Betriebe, waren u.a. die Kündigung knapp vor Erreichen des Anspruchs auf bezahlten Urlaub und die ungewisse, von der Auftragslage abhängige Wiedereinstellung nach zwei bis drei Monaten. So pendelte die gesamte Belegschaft der Lofag, zwischen 200 bis 300 Beschäftigten dahin, während sie im Oktober 1938 schon 700 bis 800 Köpfe stark war. Diesen Anstieg hatte die schon 1938 vorgenommene Einstufung als Rüstungsbetrieb bewirkt.

Ganz Österreich hatte am traurigen Höhepunkt 1933 an die 600.000 Arbeitslose, von denen nicht einmal die Hälfte eine Unterstützung bezogen. Diese Zahlen sanken bis Ende 1937 auf knapp

unter 500.000, der Prozentsatz der „Ausgesteuerten“, d.h. der nicht mehr Unterstützten, blieb mit ca. 50 % etwa gleich.

Das im Vergleich zu heute unglaublich niedrige Preisniveau war für die letzteren unerreichbar hoch. Um einen Schilling, dem „Alpendollar“ (Kurs: 1 Dollar = 4,50 ÖS), bekam man ein zweigängiges Mittagessen in einem einfachen Gasthaus. Eine Semmel kostete damals sieben Groschen, das kleine Gefrorene, ebenso die kleine „Bensdorp“ (Milchschokolade) kosteten je zehn Groschen und ein mittelqualifizierter Facharbeiter („Professionist“) verdiente einen Nettomonatslohn in der Höhe von 160 bis 180 Schilling. Öffentliche Bauvorhaben beschränkten sich auf die Wiener Höhenstraße und die Großglockner-Hochalpenstraße. Für die bis 1934, besonders in Wien, für damals mit großartigem Komfort und niedrigem Zins ausgestatteten Gemeindebauten fanden die Bauherren der „Systemzeit“, wenn überhaupt, nur eine äußerst spärliche Fortsetzung.

Ein Jahr mit zwei Gesichtern war 1936. Einen für die Lage der Bevölkerung und der Wirtschaft belanglosen Erfolg brachte die Sommerolympiade in Berlin mit vier Goldmedaillen für die österreichischen Teilnehmer. Auf der anderen Seite wurde mit dem Juliabkommen zwischen Deutschland und Österreich die österreichischen Nationalsozialisten nicht nur amnestiert, sondern erhielten auch Zugang zur „Vaterländischen Front“, der einzigen politischen Organisation nach 1934. Ein Zuckerl, vor allem für den Fremdenverkehr, war das Ende der Tausend Mark-Sperre“, durch welche die deutschen Urlauber die Alpenrepublik gemieden hatten. Nicht öffentlich bekannt wurde der Inhalt des „Hoßbach-Protokolls“ vom November 1937 mit der Erklärung Hitlers, er beabsichtige, neuen Lebensraum für Deutschland durch Gewalt (!) zu erobern.

Die in dieser Konsequenz folgende Einstufung der Lofag als Rüstungsbetrieb wirkte sich schlagartig in den Produktionsziffern aus. War der Jahresausstoß von seinem Höhepunkt in der Periode nach dem Ersten Weltkrieg im Jahr 1920 mit 91 gebauten Loks auf zwei im Jahr 1925 gesunken, dann wieder – 1927 – auf fünf und 1928 und 1931 auf je über 40 gestiegen, so sank diese Zahl auf acht fertiggestellte Dampflokomotiven im Jahr 1937. Zu diesen Zahlen kamen seit Beginn der 20er Jahre der Bau von Straßenwalzen, stationären Kesselanlagen und Industrieanlagen für Zucker – und Papierfabriken dazu. Trotzdem blieb 1937 das Ende der Talfahrt in mehrfacher Hinsicht. Ein Jahr später war der Ausstoß bereits auf 56 Lokomoti-

ven gestiegen und erreichte, um das vorwegzunehmen, mit 871 (!) seinen Höhepunkt im Jahr 1943. Dass diese Schwankungen, wie sie damals auch in anderen Wirtschaftszweigen passierten, vor allem auf die Nöte der breiten Masse, und hier besonders in den Städten, wirkten, braucht nicht erst betont zu werden. Erwähnenswerter ist das Steigen der Sympathien für die scheinbar einzige Rettung, die seit 1933 aus dem benachbarten Deutschland winkte. Es wird immer unerlässlicher, bei Erklärungsversuchen zur „großen“ Begeisterung der Österreicher für den Anschluss im März 1938 diese Tatsachen nicht zu übersehen und die aussichtslose Verzweiflung vieler Familien nicht zu vergessen. Die Geduld, auf die Wirkung der langsam steigenden Besserung zu warten, hatten nur mehr sehr wenige. Mit einem Paukenschlag wurde ab dem Frühjahr 1938 *scheinbar* alles anders.

Produktion 1869–1938

Otto Czischek: In den ersten Jahrzehnten nach der Fabriksgründung waren die Lokomotiven immer sehr klein und vor allen Dingen sehr leicht. Da haben sie 40 Tonnen, dann 80 Tonnen gehabt, vor allen Dingen wurden sie immer weiterentwickelt. Es wurde einmal konstruiert und dann hat man diese Lokomotive weiterentwickelt, wenn sie sich bewährt hatte. Also, dass sie schneller wird. Das ist dann so gegangen, dass man statt einer 1B oder 1C eine 1D gemacht hat. Oder eine 1E, eine Lokomotive mit fünf Kuppelachsen, die eine viel höhere Geschwindigkeit, beziehungsweise eine höhere Zugkraft gehabt hat.

Vor allen Dingen die Rostfläche war am Anfang ca. 1,7 Quadratmeter; am Schluss vier Quadratmeter. Früher ist man mit 40 km/h gefahren. Das war schon eine sehr hohe Geschwindigkeit. Die größte Lokomotive, die damals von Gölsdorf konstruiert wurde, war insofern interessant, da sie von der Schiene bis zur Mitte des Kessels ungefähr 3,8 Meter hoch war. (Anm.: Baureihe 214).

Das heißt, der Kessel ist so hoch über der Schienenoberkante gelegen, dass die Lokomotivführer damals Angst hatten, mit dieser Lokomotive zu fahren. Wegen Überhangs haben sie geglaubt, dass die Gefahr besteht, dass sie umkippen.

Es hat sich dann aber herausgestellt, dass es nicht so war.



*Treibstange für die 1D2-Heissdampf-Zwillings-Schnellzugslokomotive
Reihe 214; gebaut 1928–1936.*

Zeitgeschehen: Die NS-Zeit (1938–1945)

Zunächst gab es eine „botanische“ Neuheit, die „Märzveigerln“, wie die noch rasch knapp vor dem 12. März 1938 der (noch illegalen) NSDAP Beigetretenen genannt wurden. Sie und die älteren „Pg.'s“ (Parteigenossen) jubilierten. Die Mehrheit der österreichischen Bevölkerung geriet nach einer kurzen Phase der abwartenden Überraschung in einen Zustand freudiger Erwartung. Die dritte Gruppe versuchte, entweder nicht aufzufallen, bzw. verschwand weitgehend unbemerkt.

Zu den Verfolgten muss man zunächst die unter das „Nürnberger Rassegesetz“ fallenden zählen. Wer mindestens drei „nichtarische“ (d.h. vorwiegend jüdische) Großeltern hatte, war „rassisch minderwertig“ und wurde schrittweise in die Position eines Staatsklaven ohne Rechte und ohne Schutz seiner Person gedrängt.

Eine ähnliche Erniedrigung erlitten auch die Funktionäre der Schuschnigg-Regierung und führende Sozialdemokraten und Kommunisten, obwohl man die Arbeiterschaft durch eine allgemeine Altersversicherung ab 1939 und Leistungen im Rahmen der neuen Einheitsgewerkschaft „DAF“ (Deutsche Arbeitsfront), wie z.B. „KdF“ (Kraft durch Freude)-Veranstaltungen zu gewinnen suchte. Ebenso erlaubte das neue, kirchenferne Ehegesetz die Scheidung von Katholiken. Andererseits mussten viele der „VF“-Leute, so wie die Juden, gleich nach dem Anschluss die mit Kalk auf Gehsteigen und Straßen angebrachten Parolen der früheren Staatspartei („Vaterländische Front“) wegwaschen. Etliche von ihnen sah man dabei das letzte Mal. Sich nach ihrem Verbleib zu erkundigen war riskant, weil man sich der Denunziation, dieser meistverwendeten Waffe der Diktatur, aussetzte. Für die Mehrheit gerieten sie in Vergessenheit. Diese Trägheit der Herzen, die von den Verursachern zur Begeisterung für (das neue) Großdeutschland dazugeschlagen wurde, ist wohl die wahre Schuld der großen Masse. Vereinzelt tauchten frühere Funktionäre wieder auf, wie z.B. der ehemalige sozialdemokratische Bürgermeister in Wien, Karl Seitz. Die Emigranten kehrten aber, wenn überhaupt, erst nach Kriegsende zurück.

Das Alltagsleben lief in einem ungewohnten, immer rascher werdenden Tempo ab. Firmenübernahmen, mehrheitlich „Arisierungen“, besonders im Handel, freiwillige und unfreiwillige

Arbeitsverpflichtungen ins „Altreich“ (dem deutschen Gebiet vor 1938); Einberufungen zum Reichsarbeitsdienst (RAD) sowie zur Wehrmacht und Beitritte zu den Organisationen passierten in rascher Folge. Der Jugend wurde in der HJ – ohne Mitgliedsbeitrag! – eine vielfältige Palette an Sport geboten, worin auch schon Elemente einer vormilitärischen Ausbildung enthalten waren.

In kleinsten Portionen sickerte der Begriff „Dachau“ durch, die wahre Natur dieses Konzentrationslagers bei München blieb zunächst hinter einem Vorhang von Geheimhaltung verborgen. Für aus dieser Haft Entlassene war sie lebensnotwendig, wie der bekannte Kabarettist Werner Finck erzählte. Nach einem Aufenthalt in Dachau lobte er das Leben im Lager im Kreis vertrauenswürdiger Freunde, die jedoch behaupteten von einem anderen Häftling das Schlechteste gehört zu haben. Fincks Antwort: „Der ist ja auch wieder drin!“.

Die Statistik weist für das Jahr 1945 bis zum 9. März 23 Stück gebaute Lokomotiven, ab 30. Oktober drei Stück (aus vorhandenen Teilen) fertiggestellte Loks aus. Das dazwischenliegende Kriegsende hinterließ ein schwerbeschädigtes Wien. Auf Floridsdorf waren wegen der Konzentration von Großindustrien, die vornehmlich im Rüstungsbereich tätig waren, schon am 16. Juni 1944 die ersten Bomben gefallen und zerstörten in der Hauptsache, vorläufig „nur“ teilweise das Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) der Deutschen Reichsbahn (heute Hauptwerkstatt der ÖBB), die Ölraffinerie der Shell und die Lofag. Dazu muss bemerkt werden, dass ab Herbst 1942 auch die Lieferungen der sogenannten „Kriegslokomotiven“ als Rüstungsproduktion eingestuft waren.

Unter den bis Kriegsende folgenden Angriffen der 15. amerikanischen Luftflotte hatte unser Bezirk besonders schwere Schäden am 15. Februar und ab 12. bis 30. März 1945 zu erleiden. Am 26. März 1945 hatten erstmals sowjetische Flieger Wien überflogen. Die am 7. April begonnene „Schlacht um Wien“ hinterließ neuerlich Schäden und Opfer; für Floridsdorf besonders ab dem 13. April, an dem „Wien rechts der Donau“ – bereits von den Russen eingenommen war. Am 15. April drang die Rote Armee in unseren Bezirk ein und bestellte bereits am 17. den Arzt Dr. Franz Koch zum „Bezirksbürgermeister“ (Bezirksvorsteher). Er hatte sich mit dem zum Leiter des Hilfskrankenhauses in der Kahlgasse bestellten Chirurgen Dr. Wolfgang Riese mit der Bekämpfung einer Ty-

phusepidemie zu befassen, von welcher der Bezirk erst nach und nach befreit wurde.

Der Krieg war zu Ende; die Befreiung dauerte aber an.

Produktion 1938–1945:

Leopold Tamm: Dann hat aber die Kriegswirtschaft echt begonnen.

Dabei wurden in ganz Deutschland die Rohmaterialien rationiert und es gab Bezugscheine dafür (z.B.: Eisenscheine). Vorrangig wurden Firmen beliefert, die „kriegswichtige“ Produkte herstellten. Auch die Lokomotivproduktion wurde als „kriegswichtig“ eingestuft und sie galt als „Rüstungsprodukt“. Dadurch war es auch leichter, Personal vom Arbeitsamt zugewiesen zu bekommen, ebenso leichter war die Beschaffung der Rohstoffe und des Baumaterials für den Ausbau der Fabrik. Es ist ja alles vergrößert und ausgebaut worden.

Nebenbei hat man auch tatsächliche Rüstungsgüter, also echtes Kriegsmaterial in die Produktion hereingenommen. Lokomotiven wurden großzügig erzeugt, bis dann die deutsche Wehrmacht Europa fast erobert hat. Nach dem extrem strengen und kalten Winter 1941, bei dem es größte Transportprobleme im Russlandfeldzug gegeben hatte, mussten wir viele Lokomotiven auf einen erhöhten Frostschutz umbauen.

Ab 1942 musste der Betrieb nochmals erweitert werden, denn da hat man mit der Produktion der Kriegslokomotiven begonnen. Die Arbeit an diesen Lokomotiven wurde in ganz Großdeutschland verteilt um die geforderte große Stückzahl zu erreichen. Diese Kriegslokomotiven der Reihe 52 wurden von der bewährten Reihe 50 abgeleitet, aber wesentlich vereinfacht. Wenn sie früher eine Lokomotive angeschaut haben, wie das gegläntzt und gespiegelt hat. Später dann ist alles nur mehr roh gewesen und nicht mehr bearbeitet worden.

Dann hat man die Arbeiten aufgeteilt, die eine Fabrik hat das gemacht, die andere Bauteile erzeugt. Die Lofag hat hauptsächlich die Schmiedeteile gemacht, die Stangen. Die Schmiede wurde ganz großartig ausgebaut und die Gießerei auch. Also musste alles erweitert werden. Aber wie gesagt dieser Ausgleich innerhalb der

Lokomotivfabrik hat es möglich gemacht, dass dann zum Schluss drei Lokomotiven pro Tag (!) geliefert worden sind.

Natürlich wurde nicht alles selbst erzeugt, aber es wurden drei große Dampflokomotiven pro Tag fertig montiert und ausgeliefert!

Eine Lok dieses Typs bestand aus ca. 5.000 Einzelteilen, die mussten zusammengebaut werden, zu größeren Einheiten (Baugruppen), in verschiedenen Partien. Der Partieführer hat die Einzelteile mit dem Schubkarren zusammentreiben müssen – der war der „Termin-Mann“, der hatte auch die Lohnscheine und die Materialscheine.

Da gab es einen Arbeitsausschuss, der die Erzeugung der Lokomotiven und die Arbeitsabläufe verbessern sollte um die geforderten hohen Stückzahlen erreichen zu können. „Vereinfachen, Verbessern, Verbilligen“ u.s.w. war die Devise. Das waren ganz geschickte Leute.

(Anm: Sonderausschuss Schienenfahrzeuge im Ministerium für Bewaffnung und Munition unter dem Reichsminister Albert Speer)

Chef des Ausschusses war ein gewisser Degenkolb, der hat das sehr gut organisiert. Wie es dann in Russland sehr schlecht gegangen ist, haben sie dann nur mehr an ein Wunder glauben können; dann hat man noch die „Wunderwaffen“ entwickelt. Damit wurde in unserem Schwesterwerk (Anm.: RAX – Werk in Wiener Neustadt – wo die Tender zu den Dampflokomotiven gebaut wurden.) begonnen – die berühmte „V2-Rakete“ (Anm: „Vergeltungswaffe“) zu erzeugen.

Walter Ehs: Ich war von 1939 bis 1945 in der Arbeitsvorbereitung. Zwischendurch eine Zeit in Deutschland, im Hauptausschuss für Schienenfahrzeuge, wie das damals hieß!

Johann Kaller: Nach dem Krieg war ich in der Direktion der Lofag als Assistent beschäftigt. Damals ist in drei Schichten gearbeitet worden. In jeder Schicht ist eine Lok fertiggestellt worden; die Tender sind vom Rax Werk aus Wiener Neustadt gekommen; die Lokomotiven wurden in der Lofag gebaut.

Otto Czischek: Die Reihe 52 ist aus der Reihe 50 entwickelt worden. Da das nicht von heute auf morgen ging und die Produktion weiterlaufen musste, gab's die sogenannte Übergangslok die wurde

als 50 ÜK bezeichnet. („Übergangskriegslok“). Wesentlich war auch die Vereinfachung, nicht nur die 1.000 Teile, die eingespart wurden, sondern vielmehr die Einsparung der Rohstoffe, der Metalle. Die 52-er Reihe, die bei uns produziert wurde, da hat jede Lok Windleitbleche gehabt. Das dürfte ein wesentlicher Unterschied sein. Von dem Tender hab ich auch ein Maß, das waren früher 26 Tonnen und dann waren es nur mehr 18 Tonnen. Da sieht man, was da gewichtsmäßig eingespart worden ist. Der Wasserinhalt ist gleichzeitig von 26 Kubikmeter auf 34 erhöht worden; der Kohleninhalt von acht auf zehn Tonnen gesteigert worden.

Alois Leimbeck: Im Jahre 1940 wurden sechs Stück Dampftriebwagen – Achsfolge 1 B 1 für die slowakischen Bahnen hergestellt. Das war die Reihe M 273.101 bis 106. Die sind eingesetzt worden zwischen Zwolen und Preßburg, eine Überwindung von 956 Meter Höhe, also höher als der Semmering. Da haben wir damals eine Probefahrt Richtung Gänserndorf gemacht. Entworfen wurde der Triebwagen von Dr. Giesl. Der Triebwagen hat 100 km/h geschafft.

Im 42-er Jahr wurden noch zwei 1 F 1-Heißdampfloks der Reihe 97.400 für die Strecke Erzberg gebaut. Das waren die stärksten Zahnradloks der Welt, die jemals gebaut wurden.

Spiridon Jovovic: Die Lofag produzierte doch als eines der wenigsten Werke auch Zahnradampflokomotiven. Die Lofag war ja richtig darauf spezialisiert. Meines Wissens nach gab es im wesentlichen nur die „Winterthur“ in der Schweiz und Esslingen in Deutschland.

Otto Czischek: Bei der E18.200-er war ein vollkommen geschweißter Rahmenbau, das war das erste Mal damals. Dementsprechend war auch die Gewichtseinsparung.

Dann ist im Jahr 1944 von der Reihe 52, von der Kriegslokomotive, ein fahrfähiges Modell im Maßstab 1:10 angefertigt worden. Dieses Modell wurde anlässlich des Geburtstages des damaligen Betriebsführers Nölle, gebaut. Der Vorhang im Speisesaal ist aufgegangen und dieses Modell ist hereingedampft. Es stand lange Zeit im technischen Museum!

Kurt Kryzan: Bezüglich der Fertigung der diversen Stangen war die große Vereinfachung, dass sie nicht in einem Stück geschmiedet wurden, sondern aus gesenkgeschlagenen Köpfen und Profiltteilen zusammengeschweißt wurden. Dazu war eine große Abbrennstumpfschweißmaschine notwendig, wo die Köpfe und die Stangen eingespannt wurden, bis sie weißglühend waren und dann zusammengeknallt auf Maß. Da war ein Funkenregen, ein Wahnsinn. Maßlich hat alles gestimmt, da hat's nie Probleme gegeben.

Alois Leimbeck: ... vorher grundiert, alles grau, dann sind die Nacharbeiten gekommen. Das Laufgestell schwarz, das Oberteil so grünlich, da war aber eine eigene Lackierfirma da, das hätten wir nicht können. Dann sind die Nacharbeiten nach der Probefahrt gemacht worden, und dann ist die Lok komplett lackiert worden – grau in der Endlackierung – und abgeliefert. Da war eine eigene Partie, die hat zum Schluss die Ausrüstungsgegenstände raufgegeben – die Sitze, die Schaufeln, die Feuerhaken, die Ölkannen, die Fackeln, was halt alles dazu gehört hat.

Kurt Kryzan: Die „Rumänischen“ waren grau, nur die Rauchkammer war schwarz.

Günter Wolf: Ich möchte bitte wissen, ob irgendjemandem eine Erinnerung an die fiktive Baureihe 53 erzählt worden ist. Die WLF hat ja in den letzten Kriegstagen zwei Pläne eingereicht von einer 1C und C1 Maschine.

(Anm.: Die Baureihe 53 kam während der Kriegszeit über das Planungsstadium nicht hinaus. Die Maschine war von der Reihe 52 abgeleitet worden und hätte eine Länge von 27 Metern gehabt. Als Achsfolge war 1 CD h2 vorgesehen.)

Zeitgeschehen: Endlich befreit? – zehn Jahre besetzt (1945–1955)

Der Ausruf Leopold Figls, des damaligen Außenministers:

„Österreich ist frei!“ nach der Unterzeichnung des Staatsvertrags am 15. Mai 1955 im Belvedere, markiert den tatsächlichen Beginn der staatlichen Souveränität unserer Republik. Bis dahin war Österreich in vier (Besatzungs-)Zonen, genauso wie Wien geteilt. Nur im ersten Bezirk wechselten jeden Monat die Besatzer, die sich, im Gegensatz zu Berlin, als „Vier im Jeep“ zumindest tolerierten. Der Alliierte (Kontroll-)Rat“, der erst am 28. Juni 1946 installiert wurde, bescherte dem Land und der Stadt vier Hochkommissare, die den unwichtigeren Teil der Verwaltungskompetenzen an die österreichischen Behörden abgaben, sich aber ein Veto-Recht, vor allem bei der Gesetzgebung, vorbehalten. Trotzdem verbesserte sich die Lage der Bevölkerung langsam, aber stetig, obwohl die Besatzungskosten auf bis zu 55 % des Gesamtbudgets stiegen. Das war eines der Hauptprobleme des nach den Wahlen am 2. November 1945 wiedererstandenen Nationalrats, der sich aus 85 Mandataren der ÖVP, 76 der SPÖ und vier Kommunisten zusammensetzte. Die insgeheim erhoffte Erwartung der KPÖ von ca. 20 Sitzen erfüllte sich nicht, was sogar die Haltung der sowjetischen Besatzer bis 1955 mitbestimmte. Die Übergriffe der Befreier, leider besonders der russischen, durch Demontagen, Beschlagnahmungen und Vergewaltigungen, hatten auf das Wahlergebnis vom November 45 abgefärbt. Um möglichst bei der Wahrheit zu bleiben, muss gesagt werden, dass so manches den Russen in ihrer Zone, also auch in Floridsdorf, zugeschrieben wurde, was in Wirklichkeit von Österreichern „organisiert“ (richtig: gestohlen) worden war.

Ein weiteres, neues Problem war die „Entnazifizierung“. Die 480.000 Minderbelasteten“, die passiven, der NSDAP beigetretenen Mitläufer, wurden 1948 amnestiert, nachdem sie meist Aufräumungsarbeiten geleistet hatten. Sie wandten sich 1949 dem VdU („Verband der Unabhängigen“), dem Vorläufer der FPÖ, zu. Die Theorie entstand, dass Österreich Hitlers erstes Opfer war; sie wurde mit dem Vorwurf der Mitschuld zu einer Polemik vermischt, deren Aufarbeitung uns noch heute beschäftigt. In den Jahren 1945/46 wandten sich die Sympathien der westlichen

Besatzungsmächte der ÖVP und der SPÖ zu, während die Kommunisten weitgehend, aber nicht immer, auf die russische Seite rechnen konnten. Bei der Vollstreckung des Verstaatlichungsgesetzes 1946/47 blieben die in der Sowjetzone gelegenen ehemals deutschen Betriebe als „Deutsches Eigentum“ unter der Verwaltung der USIA (russisch für: „Sowjetische Verwaltung der Industrie in Österreich“). Die während der NS-Zeit zum Henschel-Konzern in Kassel gehörige Lofag fiel ebenso darunter. Trotz des nahezu vollständigen Abtransports des gesamten Werkzeug- und Maschinenparks, sowie der neuen Hochdruckkesselanlage samt Turbinen und Stromerzeuger als Beutegut konnten 1945 drei Dampflok der Baureihe 42 an die damalige ÖSTB (Österr. Staatsbahn) geliefert werden.

Bis zur Übernahme durch die USIA stand das Werk unter einer provisorischen öffentlichen Verwaltung mit dem Direktor (später Betriebsleiter) Dipl. Ing. Kwiatkowski, dem im Juni 1945 etwa 300 Beschäftigte unterstanden. Im Juni 1946 übernahm die USIA mit Direktor Major Chodim den Betrieb, womit auch der kommunistische Einfluss, besonders im Arbeiterbetriebsrat deutlich anstieg.

Die Lebensbedingungen im Alltag verbesserten sich langsam, nach der Währungsreform 1947 spürbarer, allerdings stiegen neben den Löhnen auch die Preise. Mit den „Lohn- und Preisabkommen“ versuchte man, eine gerechte Entwicklung zu erzwingen, was aber durch Nichteinhalten auf der Preisseite erfolglos blieb. 1950 ergab sich daraus die einzige, ernsthafte Gefährdung des inneren Friedens der jungen zweiten Republik. Die kommunistische Machtübernahme in Ungarn und der Tschechoslowakei 1948, „Volksdemokratisierung“ genannt, beeinflusste die skeptische Haltung der Österreicher zusätzlich, den Streikparolen zumindest passiv gegenüber zu treten, sodass der Oktoberstreik 1950 nicht nur durch die Interventionen u.a. des Wiener Bürgermeisters Körner und anderer Funktionäre, sondern auch durch die ablehnende Haltung der breiten Masse ohne wesentliche Folgen endete. Die Angst vor einer Wende wie bei den Nachbarn ließ die Streikversuche „einschlafen“. Im Machtbereich der Kommunisten entschlief bis zum März 1953 (Stalins Tod) deren Druck aber keineswegs. Erst dann passten sich auch die USIA-Betriebe der steigenden Weltmarktkonjunktur an; die Lofag z.B. durch die Lieferung von 99 Ersatzkessel und 140 Lokomotiven für Indien ab 1953.

Nachdem schon anfangs der 50-er Jahre weitere Erleichterungen im Leben der Allgemeinheit zu spüren waren, u.a. markierte das markenlose Angebot der „Cadbury“-Schokolade einen solchen Ruck, war bei Abschluss des langersehnten Staatsvertrages am 15. Mai 1955 ein nahezu friedensmäßiger Status erreicht.

Für die Lofag war der 13. August 1955 der Tag, an dem der Betrieb, dem Verstaatlichungsgesetz folgend, an die österreichische Verwaltung übergeben wurde. Für die Sowjets unterzeichneten der USIA-Generaldirektor Chabarow, für die Österreicher der SGP-Generaldirektor Dr. Rieger und Dipl. Ing. Kwiatkowski. Was damals noch niemand für möglich hielt: Zum anderen markierten diese Unterschriften den Anfang vom Ende der Lofag.

Produktion 1945–1955:

Alfred Klein-Wisenberg: Die erste Lokomotive nach dem Krieg – die 42.2701 ist im Oktober 1945 ausgeliefert worden. Gibt es Erinnerungen zur dieser Baureihe 42 ?

Das waren Nachbauten der schwereren und stärkeren zweiten Bauserie von Kriegslokomotiven. Die Loks sind immerhin bis 1952 gebaut worden, davon allerdings nur 16 Stück für die ÖBB, die anderen sind nach Luxemburg und Bulgarien geliefert worden.

Alois Leimbeck: Im 46-er Jahr haben wir Reparaturen von Bundesbahnlokomotiven gemacht, Umbauten auf Ölheizung und die kriegsbeschädigten Lokomotiven, die z.B. auf Minen aufgelaufen waren, wieder hergerichtet. Das waren die ersten Arbeiten nach dem Krieg. Von einem Neubau war die ersten zwei Jahre nach Kriegsende überhaupt keine Rede. Allerdings die ersten drei Stück der 42-er Lokomotiven sind aus noch vorhandenen Teilen der Kriegsfertigung zusammengebaut worden. Da gab's dann auch eine Präsentation vor der Montierung auf der Drehbühne.

Später sind dann mehr 42-er gebaut worden, das war dann die richtige Neubauarbeit. Zum Schluss haben wir dann drei Elektrolokomotiven gemacht, aus den drei Rahmen, die noch draußen gestanden sind. Für eine ist eine ganz neue Rahmenkonstruktion gemacht worden, weil nix mehr vorhanden war. Aber vom anderen Material war noch eine Menge lagernd.

(Anm.: drei Stk. Baureihe 1020 (ehemalige Baureihe E 94 der Deutschen Reichsbahn).

Die 52-er und die 214-er sind hauptsächlich repariert worden. Da mussten wir zum Teil mit manchen Sachen auch in die ÖBB-Hauptwerkstätte Floridsdorf fahren, weil Teile bei uns nicht greifbar waren. Das war ein Hin- und Herpendeln, das war günstig, weil es nicht so weit war. Ungefähr 15 Stück 52-er und zwei Stück 214-er sind da repariert worden.

Dann waren noch Reparaturen von Dampfwalzen, aber das war nicht so wichtig.

Otto Czischek: Ich bin erst im 47-er Jahr in die Lofag zurückgekommen und da kann ich mich noch genau erinnern, dass wir damals Straßenwalzen, Rammen, Fassbindemaschinen gebaut haben. Auch 15 Stück Schwimmrammen wurden von uns in den Jahren 1953/54 in Korneuburg produziert. 1950 haben wir dann 16 Stück von der Baureihe 1040 gebaut und 1955 dann die Reihe 4061 – die Gepäcktriebwagen. Die Fassbindemaschinen haben wir auch in großer Stückzahl gemacht. Da haben wir oft die Nacht durcharbeiten müssen. Mindestens 40 oder 50 Stück.

Alois Leimbeck: Mit dem Herrn Ahringer, dem damaligen Verkaufsdirektor, war ich in Buchs, als wir die „Luxemburger“ (Anm.: Baureihe 42 für Luxemburg) geliefert haben, die sind vorher alle „auf Halde“ gestanden. Die Räder waren da, die Achsen waren da, die Armaturen waren da; es war ja alles da. Auch die Führerhäuser, manchmal waren welche zerschossen. Die Schäden durch Bombensplitter sind ausgeflickt worden und schon war das Führerhaus fertig. Das hat kaum etwas gekostet, das war alles auf Lager. Da haben wir dann 20 Stück fertige Lokomotiven nach Luxemburg geliefert. Wir haben sie bis Buchs begleitet. Dort haben wir die ersten „Fränkli“ gesehen.

DI. Karl Mojzis: Während der USIA Zeit sind für die Russen viele artfremde Maschinen hergestellt worden, z.B.: Bauwinden und Fassbindemaschinen. Oder ich erinnere mich an ein anderes Beispiel, als die Russen sagten: „Für den Wald brauchen wir Baum-schälmaschinen! – Du machen „Entrindemaschinen!“ Wie machen wir das? Wir waren doch ein Lokomotivbauunternehmen. Das Kon-

struktionsbüro hat dann eine Hochdruckwasserstrahlanlage zum Entrinden der Bäume erfunden. Dabei hat der starke Wasserstrahl tangential auf die Bäume gewirkt, die dabei gedreht wurden, sodass sie entrindet wurden. Dann haben sie wieder etwas ganz anderes gebraucht, nur keine Lokomotiven. Die Bundesbahn wiederum wollte an die „russische“ Lokomotivfabrik keine Lokaufträge vergeben. Die anderen Fabriken, vor allem das Werk Graz hat sich entwickelt, da die Aufträge eher in die westlichen Besatzungszonen vergeben wurden. Außerdem war die Lofag, auch international gesehen, „das“ bekannte Dampfloswerk. Dann sind tatsächlich die großen Indienaufträge gekommen, wobei wir drei verschiedene Dampflokomotivtypen gebaut haben, die WG, WP und die Schmalspurlok YG. vor einigen Jahren hat die WP als schönste Dampflokomotive in Indien sogar einen Preis gemacht. Einige davon fahren dort noch heute!.

Alois Leimbeck: Wir haben auch einige 42-er Kesseln als stationäre Heizkessel für die Ölfelder des Weinviertels gefertigt. Da haben die Russen Öl gefördert. Dann haben wir Draisinen umgebaut, auf die russische Breitspur. Das waren Draisinen von der ehemaligen Deutschen Wehrmacht mit der normalen Spurweite. Die Motore mussten alle in der Technischen Hochschule überprüft werden und dann eine verstärkte Pufferbrust vorn und hinten für Verschubzwecke montiert werden.

Kurt Kryzan: Ich weiß nur, dass es keine Draisinen waren, das waren große CC-gekuppelte Maschinen, dieselhydraulische, speziell geeignet für Verschubzwecke. D.h. die Mindestgeschwindigkeit war 2 km in der Stunde, die sie lange – ohne Überhitzung – fahren konnten. Dabei haben sie auch eine sehr hohe Zugkraft gehabt.

Die sind dann auf Rollwagen zum Transport nach Rußland gekommen.

Vielleicht ist noch eines interessant: Im Herbst 1945, als der Krieg aus war, sind noch drei Lokomotiven geliefert worden, die waren schon fast fertig in der Halle gestanden. Die Maschinen sind ausgeliefert worden, aber zu dem Zeitpunkt haben wir keinen Strom gehabt, wir haben nichts gehabt. Wenn's finster geworden ist, sind wir nach Hause gegangen. Ich hab Anfang September wieder angefangen zu arbeiten. Mit Handarbeit wurde fertig gemacht, was

halt noch auszufertigen war. Erst nach einigen Wochen ist dann unsere eigene Anlage gefahren, da konnte man bis 180 Kilowatt Strom selber erzeugen. Eine kleine Produktion haben wir so anfangen können. Man darf auch nicht vergessen, dass ja auch fast alle Werkzeugmaschinen weg waren, teilweise Schrott, teilweise halb demontiert oder demoliert. Das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen, es war ein Wahnsinn. Die Heizung ist auch lang nicht gegangen. Wir haben z.B. von den Bombenschäden die Dachram geholt, zersägt und damit geheizt.



Einer der 60 Tonnen-Kräne

Zur Montage muss man sagen, dass die Lofag zwei 60 Tonnen Kräne gehabt hat, womit man die Lokomotive aufheben und manipulieren konnte. Mit diesen Kränen wurden auch die Lokomotivkästen auf die Räder aufgesetzt. Von diesen 60 Tonnen Kränen waren beide mit 315 Volt Anlagen ausgerüstet. Die Russen haben eine davon demontiert, die zweite, haben sie stehen lassen. D.h. ganz am Anfang hat man wieder auf mechanische Hebeböcke mit Kurbeln zurückgreifen müssen. Da hat man die Maschinen mit Kurbeln gehoben und dann die Radsätze drunter geschoben – eine sehr mühsame und anstrengende Angelegenheit. Erst sehr spät, ist der zweite 60

Tonnen-Kran mit 380 Volt installiert worden. Da haben wir wieder zwei verschiedene Kräne gehabt, aber beide waren wenigstens elektrisch angetrieben.

Alois Leimbeck: In der Montierung haben wir zwei 10-Tonnen Kräne gehabt und dann einen 60-Tonnen Kran, der zweite war ja unterm Krieg kaputt. Da mussten wir immer auf der einen Seite mit dem Kran aufheben und auf der anderen Seite mit der Kurbel. Dann wurde der kaputte reaktiviert, es wurde eine neue Laufkatze gemacht und eine neue Kranflasche, aber die Tandemsteuerung war nicht mehr vorhanden. Vorm Krieg war's ja so, dass man die beiden Kräne kuppeln konnte und mit einem Führerstand beide Kräne synchron steuern konnte – Laufkatze, Fahrt, Hub alles konnte man steuern, das war dann nicht mehr möglich. Aber wenn zwei Kranführer da waren, die zusammengespielt waren, haben sie nur mit dem Kopf deuten müssen und sie haben schon gewusst was passieren soll. Die waren so gut auf einander eingespielt, die haben auf den Millimeter auf die Achslager aufsetzen können. Das war echt imposant zu sehen. Knapp bevor wir die Indischen Loks angefangen haben, haben wieder beide Kräne funktioniert. Die ganze Reihe 42 vorher sind alle noch halb mechanisch und halb händisch aufgesetzt worden.

Mit den Kesseln direkt haben wir nichts zu tun gehabt, denn wir haben die Kessel in die Montierung beigelegt bekommen, da waren sie schon ausgeheizt und wir haben die Kessel nur mehr auf die Rahmen mit den Achsen aufgesetzt. Wir haben in der Montierung dann die Überhitzerrohre, die Blasköpfe, den Schornstein und den Aschenkasten und natürlich die Armaturen angebaut. Zum Schluss ist noch das offene Führerhaus aufgesetzt worden.

Kurt Kryzan: Da waren dann noch 99 Stück, das waren aber Kessel, die sind zu uns gekommen, sind lackiert und mit einer Tafel beschriftet und dann verladen worden. Das waren Ersatzkessel für die „Indischen“ – WP, YG und die dritte Type weiß ich nicht mehr. (Anm.: Indienloks Bauart WG; YP, WP)

Rudolf Schobesberger: Zu den Indischen Loks noch etwas. Da haben wir insgesamt 140 Stück Güter- und Schnellzuglokomotiven geliefert. 50 Stück Güterzuglokomotive Reihe YG für Spurweite

1.000 mm, also Schmalspurloks. 60 Stück Güterlokomotiven für die indische Breitspur mit einer Spurweite von 1.676 mm. 30 Schnellzuglokomotiven Reihe WP für Breitspur.

Kurt Kryzan: Zwei Stück WP sind dabei versuchsweise von der Fabrik weg mit Giesl – Flachejektor ausgerüstet worden.

Rudolf Steininger: Zwei Flammrohrkessel wurden ebenfalls im 55-er Jahr gebaut, aber den Empfänger weiß ich nicht mehr.

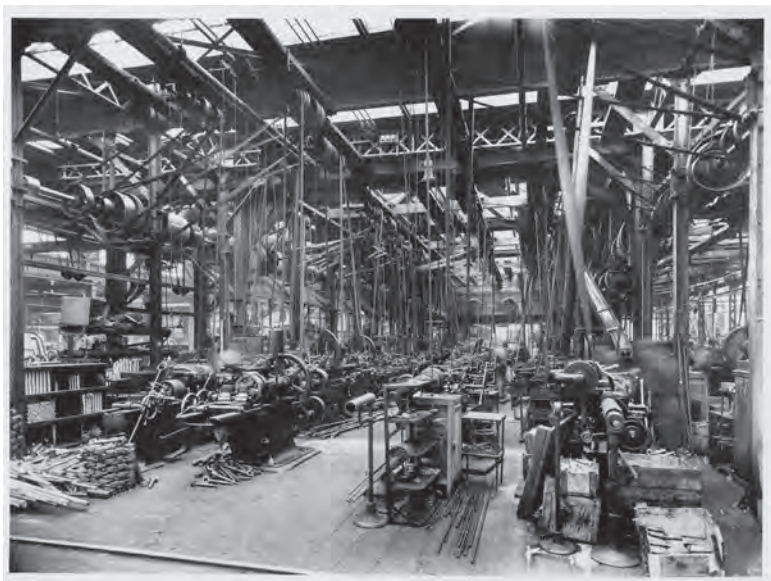
Alfred Klein-Wisenberg: Zu den Verschublokomotiven Reihe 1062, fällt da jemanden etwas ein?

Alois Leimbeck: Die 1062, das ist die mit dem Mittelführerstand gewesen! Also da hat's Schwierigkeiten gegeben mit dem unteren Blindwellenlager. Die Treibstange konnte man genau einstellen zu den Kuppelstangen, aber das hat am Anfang nie richtig gepasst. Die Passung war zu genau! Das waren damals alles Gleitlager. Erst später bei den großen E-Loks gab es Friedmannlager, mit den Schmieringen. Kugellager bzw. Rollenlager hat's ja noch keine gegeben damals. Die „Indischen“ haben Tintenlager gehabt und schwimmende Büchsen. Da war der Stangenkopf gehärtet und die Büchse hat sich in der Kuppelstange drehen können. Und zum Schmieren eine Starrfettschmierung, das hat ausgesehen wie ein „Kokosstangerl“. Wir haben das bei uns immer mit Zylinderöl vermischt, weil sonst wäre das hier bei uns nicht gegangen.

Johann Schließer: Ich weiß nur, dass beim elektrischen Teil viel hin war. Das hat uns zwar nicht direkt betroffen, aber elektrisch war die Maschine sehr anfällig.

Alois Leimbeck: Bei uns war, wie gesagt, die Blindwelle und der Stellbolzen von der Blindwelle zur Kuppelstange, also die Übertragung, sehr anfällig. Den Motor hat man sowieso schon auf ein Stockerl gestellt und die Blindwelle ist mit der ganzen Lok draufgefahren und unten haben wir dann mit Winden das Unterlager hochgezogen. Das war kein Problem. Mit dem Einbinden haben wir keine Schwierigkeiten gehabt.

Kurt Kryzan: Zur 1042 fällt mir nur ein, dass die Maschinen ja ein Jahr nach der Ablieferung in Garantie waren und sie dann erst endgültig von der Bundesbahn übernommen wurden. Zur endgültigen Übernahme wurden sie aber vorher komplett durchgesehen und die Lieferfirma musste alle anstehenden Schäden auf eigene Kosten reparieren. Als die 1042.01 nach einem Jahr ins Werk gekommen ist – ich muss sagen, es war ein Skandal. Die waren zusammengefahren, fast auf Schrott. Es hat teilweise keine Bremsklötze mehr gegeben, da ist mit den Bremschuhen nicht mit den Bremsklötzen gebremst worden! Auch die Spurkränze waren total ausgelaufen. Die Lok hat also extreme Abnützungen gehabt. Funktionskontrolle hat's im Werk nicht geben können, weil wir haben ja keine Fahrleitung gehabt.



Arbeiten in der Montagehalle

Johann Kainz: Ich bin von 1947 bis 1953 aufs TGM gegangen und in den Ferien war ich meistens in der Lofag und da kann ich mich erinnern, dass vier Jahre hindurch Dampfzugmaschinen gebaut worden sind. Wir haben nur drei miserable Bohrwerke gehabt in der neuen

Halle. Und auf der am wenigsten miserablen ist der Bär ausgebohrt worden. Mehr weiß ich nicht über die Produktion, ich war froh, dass ich Geld verdient hab.

Franz Hoffmann: Mich hat vor allem interessiert, dass man beim Zusammenbau rationeller gearbeitet hat. Aber die verschiedenen Lokomotivbaureihen oder Reihenummern waren für mich uninteressant. Ich bin ja eigentlich Konstrukteur für Vorrichtungen und Werkzeuge. Ich hab mich mehr für die Rationalisierung interessiert. Da waren z.B. Rohre bei den Bremsen und da ist nach Problemen stundenlang herumgebastelt worden und dann hat's wieder nicht gestimmt bis es weggeschmissen worden ist. Da hab ich dann Vorrichtungen und Werkzeuge gemacht, dass man rascher arbeiten konnte.

Alfred Klein-Wisenberg: War die „Indienlok“ nicht sehr aufwändig von den größeren Dimensionen her?

Johann Schließer: Eigentlich nicht. Das Führerhaus bei der „Indischen“ ist zum größten Teil genietet gewesen. Das Dach und so ist alles angewärmt worden und mit 6er Nieten verbunden worden. Nur ein paar Teile sind geschweißt worden und die waren dann unheimlich verzogen. Das Blech auszurichten war eine Wissenschaft. Ich hab das immer mit einem nassen Fetzen abgewischt, dann ist es geschrumpft und dann hat man gleich gesehen wo das Blech „hinrennt“.

Alois Leimbeck: Mit Bremsklötzen hat's Schwierigkeiten gegeben bei den ersten von der 2067, bei der Halterung, aber sonst kann ich mich nicht erinnern.

Josef Kosina: Ich bin am 18. Oktober 1955 in die Lofag gekommen. Damals sind gerade die „Indienloks“ gebaut worden. Die berühmte „WG“ war schon ausgeliefert, die „YG“ wurde gerade gebaut. Kam der Oberingenieur Weland zu mir und sagt: „Das sind englische Zeichnungen, aber wenn man die Zylinder zusammensetzt fehlt einiges auf das englische Gesamtmaß. Wie schaut das wirklich aus?“ Ich hab mir das angeschaut und dann lösen können.

Karl Stuibert: Ich habe Dinge erlebt, in der Reparatur, da war jemand angeblich in Polen und hat dort eine Fertigungsmaschine für Gussputzen entdeckt. Und die wollte man kaufen, damit das Gussputzen schneller geht. So eine Stahlkiesanlage war das gewesen. Die Polen waren froh, dass sie ihre Maschine verkauft hatten und verluden sie auf zwei Waggons. Dann haben sie zwei Monteure geschickt um die Anlage bei uns aufzubauen, wobei die in drei Tagen fertig sein sollten. In der dritten Woche waren sie noch immer nicht fertig. Und da hat man die Reparaturschlosser beauftragt den Polen zu helfen, dass das endlich fertig wird. Nach vier Wochen waren sie dann endlich soweit, und man ist zum Probelauf gegangen. Man hat das Gusswerkstück hineingegeben und die Anlage eingeschaltet. Dabei wurde der Stahlkies mit hohem Luftdruck auf das Werkstück geschleudert um es zu reinigen und die Gussrückstände zu beseitigen, bzw. die scharfen Kanten zu glätten. Das hat auch gut funktioniert. Die Oberfläche war so rein, dass man glaubte sie sei aus Platin. Aber nach ein paar Stunden ist der Stahlkies schon durch die Wände durchgeflogen, weil die so dünn waren, dass der Kies das Material der Wände auch abgetragen hat. Und dann hat man neue Wände aufgestellt, inzwischen waren die Polen aber weg. Die Reparatur hat mehr gekostet, als die Maschine selber. Und da haben wir dann zwanzig 40mm Gummiplatten innen installiert, sodass der Stahlkies nicht gleich durch die Wände durchbläst. Und dann haben endlich die Wände gehalten. Dann haben die Stahlschrauben in der Turbine nicht gehalten. Also, wenn man schon von Konstruktionsfehlern spricht, ich glaube, diese Anlage hat auch dazugehört. Man hat das billig gekauft und geglaubt, in einem Tag ist man mit allem fertig.

Kurt Kryzan: Bei der Gussputzmaschine war das Interessante, die Polen haben immer gesagt, die Maschine war komplett zusammengebaut und in Polen bereits in Betrieb gewesen, wieder zerlegt und zu uns geschickt worden. Sie hat unter anderem einen großen Absaugventilator und einen Blechschornstein gehabt. Und bei der Montage ist man draufgekommen, dass diese Rohre vom Blechschornstein mit Flanschen ausgestattet waren, die auf einer Seite 28 Löcher hatten und auf der anderen 27 (!), mit gleichmäßiger Teilung. Wie die in Polen zusammengebaut gewesen sein soll, war uns ein Rätsel und wir wissen das bis heute nicht.

Beim SGP-Konzern dem Ende entgegen (1955–1969)

Einen Produktionsausstoß pro Jahr an Lokomotiven wie 1899: 100 Stück, 1917: 107 Stück, 1943: 871 Stück, 1944: 607 Stück, erreichte die Lofag nach 1955 nicht einmal annähernd wieder. Der Höhepunkt dieser Epoche, der auf der „Indien-Lok“ basierte, betrug 1956 mit der Nachkriegsrekordmarke von 66 Stück. Vor- und nachher dümpelte der jährliche Lokomotivausstoß zwischen drei Stück (1951) bis 48 Stück (1955) und noch einmal 40 Stück (1965) so dahin. Dazu ist anzumerken, dass ab den 50-er Jahren der Bau von Diesellokomotiven stetig zunahm und auch einige Elektrolokomotiven gefertigt wurden.

Am 14. Februar 1958 endete die firmenrechtliche Selbständigkeit der Lofag durch die „Aufnahme“ in den SGP-Konzern. Der Name wurde in „SGP – Werk Lokomotivfabrik“ geändert. Neben Loks waren schon unter der USIA-Verwaltung Kessel und Schlagrammen produziert worden, nach 1955 versuchte man vergeblich, mit Drehgestellen für Henschel-Dieselloks und Pistenraupen den Rückgang im Lokbau auszugleichen. Auch 50 Dieselloks für Bulgarien waren 1965 nicht imstande, den Rückgang zu verhindern. Der Entfall hochwertiger Teile der Dampflok, die weder bei der Diesel-, noch bei der E-Lok eine technisch-qualitative Entsprechung hatten, bewirkte, dass die Diesellokfertigung noch mehr nach Simmering, teilweise sogar nach Jenbach, die Fertigung der E-Loks an das SGP-Werk Graz ging, was das Sinken der Beschäftigtenzahl in Floridsdorf auf 915 Köpfe zur Folge hatte. Begonnen hatten diese Verlagerungen vor 1955, da man in der Sowjetzone das Misstrauen vor weiteren Beschlagnahmen nie ganz los wurde. Dazu häuften sich in den 60er Jahren die Rationalisierungsüberlegungen, die sogar in der Tagespresse aufschienen und 1965 wandten sich die sozialistischen Betriebsräte der Lofag Stastny und Hummer an den Vizekanzler Dr. Pittermann um Unterstützung gegen die Absicht eines der SPÖ zugehörigen SGP-Direktors, die Lofag zu schließen. Begründet war dieser Plan mit den sanierungsbedürftigen Betriebseinrichtungen, ein Versäumnis auf dessen Behebung schon 1957 aufmerksam gemacht worden war.

Mittwoch, 28. Februar 1968

Floridsdorf – ein Industriefriedhof? (1)**Die Lofag will nicht sterben**

Leitet Kündigungswelle die Stilllegung der Lokomotivfabrik ein?

VON BARBARA COUDENHOVE-KALERGI

Die Floridsdorfer Lokomotivfabrik ist Wiens größte Industrieanlage. Mit ihren 200.000 Quadratmetern verbautem Gelände, mit den gewaltigen Hallen und dem Riesenschornstein sieht sie aus wie die Kulisse für einen Industriefilm.

Nur die Akteure sind rar, denn wie viele andere Floridsdorfer Betriebe, wird auch die Lofag in diesen Wochen von einer Kündigungswelle heimgesucht. „Wenn das so weitergeht“, sagt Betriebsratsobmann Walter Slasny, „dann können wir hier im Bezirk bald eine Tafel aufstellen mit der Aufschrift: Österreichs größter Industriefriedhof.“

„GESUNDSCHRUMPFEN“ ODER ZUSERRENT?

Letzten Freitag haben wieder ein paar Dutzend Arbeiter den blauen Brief bekommen. Im Zuge der „Gesundenschumpfungspolitik“ in der verstaatlichten Industrie soll die Lofag, die für ein paar tausend Arbeitskräfte angelegt ist, vom 1. April an nur noch 450 Arbeiter beschäftigen. Man munkelt von PIS-ten, das Werk, das zum Simmering-Graz-Pauker-Konzern gehört, völlig stillzulegen.

Vorderhand wartet man zwar noch auf einen Betriebsprüfungsbericht, aber schon jetzt ist die Absicht der Geschäftsführung durchgedrückt, den Bau der Diesellokomotiven im Schwesterwerk Simmering und den Elektrolokbau im Grazer Werk zu konzentrieren. Beide Fabriken sind kleiner als das Floridsdorfer Werk.

Für dieses wäre die Verwirklichung des Plans wohl der Todesstoß.

ZENTRUM DER ARBEITERBEWEGUNG

Die Lofag-Arbeiter sind entschlossen, die Abwürgung ihres Betriebes nicht kampflos hinzunehmen. Ihnen geht es dabei nicht nur um ihren individuellen Arbeitsplatz. Sie hängen an ihrer „Bude“, und sie sind stolz auf sie, denn diese Fabrik, die in drei Jahren ihr hundertjähriges Jubiläum feiern könnte, ist nicht nur ein Ort, in dem Lokomotiven gebaut werden, sondern auch ein traditionsreiches und lebendiges Zentrum der österreichischen Arbeiterbewegung.

Dieser letzte Punkt, davon sind die Lofag-Betriebsräte überzeugt, fällt bei den Zusperrplänen nicht leicht ins Gewicht.

FÜR DIE ROTE FAHNE GESTREIKT

Politik hat in dem Werk an der Brünner Straße seit Jehr eine Rolle gespielt. Vor 1934 gab es hier eine starke Schutzbandgruppe. 1938 wurde gegen den Anschluss gestreikt. Neun Arbeiter wurden in der Nazizeit wegen Widerständigkeit hingerichtet.

Nach dem Krieg stand das Werk, das zunächst von der USA verwaltet wurde, wiederum im Mittelpunkt der Auseinandersetzung. Den letzten Eklat mit politischen Zwischentönen gab es am 1. Mai 1967, als die Lofag-Arbeiter, wie gewohnt, über dem Werk die rote Fahne hielten und anderntags ein paar Stunden in Streik traten, weil die seit den Wahlen des Jahres 1966

gegen rot viel empfindlicher gewordenen Direktoren sie herunterholten ließ.

ZU WENIG INVESTIERT

Die Lofag-Betriebsräte meinen ebensosehr wie die Fachleute, daß das Werk tatsächlich unrentabel ist, obwohl branchengleiche Betriebe in öen Bundesländern nach wie vor gedeihen. Aber sie können auch schwarz auf weiß beweisen, daß an dieser Unrentabilität die Investitionspolitik des SGP-Konzerns die Hauptschuld trägt. Seit Jahren wird ungenügend investiert.

Allein im Jahre 1967 beispielsweise wurden von den 28,5 Millionen Schilling, die der Konzern investierte, nur 900.000 Schilling in der Lofag ausgegeben. Forschung und Entwicklung wurden vernachlässigt. Der Erfolg: Die Belegschaft ist in den letzten zehn Jahren auf ein Drittel zusammengeschrunpft.

UNRUHE IM BETRIEB

Seit die letzte Kündigungswelle bekanntwurde, gibt es Unruhe im Betrieb. In der Kantine und im betriebseigenen Arbeiterheim reißen die Diskussionen nicht ab. Sie kreisen immer wieder um das Thema: Sollen wir zusehauen, wie die Bude ruiniert wird? Das Stimmungsbarmeter steht auf Nein.

Den Arbeitern in der Brünner Straße ist klar, daß nur ein umfassendes neues Investitions- und Produktionskonzept die Fabrik retten kann. Dieser Meinung ist auch die Gewerkschaft. „Wir werden das mit allem Nachdruck von der ÖIG verlangen“, sagt Metallarbeiterobmann Sekanina.



Einmal arbeiteten in der Lokomotivfabrik 1500 Menschen. Jetzt werden es bald nur noch 450 sein

Artikel der Arbeiterzeitung vom 28.2.1968 von Barbara Coudenhove Kalergi über die Krise der Lofag. Quelle: Archiv der Arbeiter Zeitung

Im Juli 1968 äußerte sich Generaldirektor Dr. Zach, dass von (nur mehr!) 350 Leuten in der Lofag „bei der derzeitigen Auftragslage nur hundert Arbeiter wirklich beschäftigt werden können“ (Wr. Zeitung Nr. 160 v. 13.7.1968). In der Arbeiter Zeitung erschien bereits im Februar unter der Überschrift „Die Lofag darf nicht sterben“ ein Artikel von Barbara Coudenhove Kalergi, der die sich immer stärker zuspitzende Situation des Unternehmens zusammenfaßte. Die Journalistin vertrat darin die Meinung, dass die Belegschaft vor allem deshalb auf diesen Tiefstand gesunken war, weil die ÖVP-Mehrheit in der Regierung der Ansicht war, dass „die Verstaatlichung kein größeres Ausmaß annehmen darf“.

Auf diesen Tiefstand war die Belegschaft kontinuierlich gesunken, vor allem weil die ÖVP-Mehrheit in der Regierung der Ansicht war, dass „die Verstaatlichung kein größeres Ausmaß annehmen darf (Arbeiter Zeitung v. 28.2.1968). Auch die Intervention des Obmanns der Metallarbeitergewerkschaft, Sekanina, blieb erfolglos. So verließ als letzte Lokomotive und als letztes Produkt überhaupt, am 16. Sept. 1969 die für die ÖBB bestimmte E-Lok 1042.540 das Werk.

Die Lofag schloss ihre Tore hundert Jahre und 13 Tage nach der Gründung – eine Fabrik, die mit 200.000 Quadratmetern verbauten Geländes Wiens größte Industrieanlage war. Hier wurde der Ruf Österreichs als eines der auf der ganzen Welt im Schienenfahrzeugbau führenden Landes gefestigt. Hier entstand mitten in der Hochkonjunktur ein Industriefriedhof. Nicht einmal eine Erinnerungstafel ist auf dem Gelände zu finden. Nur ein Obelisk – als Denkmal für die Opfer des Faschismus, ist in einer kleinen Grünfläche erhalten. Die meisten der heute hier Beschäftigten bzw. der tausenden täglichen Kunden, der auf dem ehemaligen Lofag Gelände errichteten Einkaufshäuser (z.B. Shopping Center Nord bzw. Baumärkte) haben nicht die leiseste Ahnung, welch wechselvolle Geschichte dieses Gebiet erlebt hat.

Produktion 1955–1969:

Alois Leimbeck: Im Jahre 1946, nach meiner Rückkehr aus der Gefangenschaft, bin ich bis zur Überstellung nach Simmering, das war bei mir im Februar 1969 immer in der Montierung beschäftigt ge-

wesen. Dort war ich zuerst Assistent bei Herrn Bock und bei Herrn Fiala; als Herr Bock dann in Pension gegangen ist, ist Herr Fiala Obermeister geworden und ich der „1.“ Meister. Dazugekommen zu unserer Gruppe ist dann Herr Ohlschnegger, der in der Montage tätig war. Als Herr Fiala in Pension gegangen ist, bin ich Obermeister geworden und bis zum Schluss geblieben.

In der Montierung haben wir die Lokomotiven vollständig zusammgebaut und betriebsfertig an den Besteller, meist die Bundesbahn, übergeben. Ich war auch bei vielen Probe- und Abnahmefahrten auf den ÖBB-Strecken dabei. Unter meiner Ära ist dann die Dampflokomotive „gestorben“, die letzten gebauten Loks waren die „Indischen“ (Anm.: Indienloks) und die Dampfspeicherloks für die ÖMV in Schwechat. Als ich meinen Dienst dann in Simmering im Februar 1981 beendet hab und in Pension gegangen bin, sind dort mit meinem Weggang auch die Diesellokomotiven „gestorben“, die wurden dann dort nicht mehr erzeugt.

Johann Schließer: Ab 1956 kann man generell den beginnenden Übergang zu Kugel- oder Preß-Lager bestimmen. Die Bremsen selber waren meines Wissens ein englisches Erzeugnis. Eine Vakuumbremse, die bei uns eigentlich nicht mehr üblich war. Dürfte eine Westinghouse-Bremse gewesen sein. Erstmals auch bei einer Dampflokomotive, was ebenso bei uns nicht üblich war, mit Wälzlager. Das waren aber englische Lager.

Kurt Kryzan: Alle Zeichnungen waren ja auch Englisch. Die Größenangaben waren alle in Zoll. Alles war englisch beschriftet. Nachdem die Produktion für Indien war, war vor den Laufrädern ein Gitter, der sogenannte „Kuhfänger“. In Indien ist ja die Kuh ein heiliges Tier.

Alois Leimbeck: Diese „Indienlok“ hat einen extrem sicheren Funkenfänger gehabt, weil sie durch lange Dürregebiete gefahren ist. Er ist vorher angepasst worden, vor dem Schuss war die Rauchkammer, durch ein Winkelleisen ist er hinaufgekommen, wurde nochmals angepasst. Es hat dann ohnedies nicht gepasst, denn deckungsgleich rund waren die Teile nie. Zu meiner Zeit wurden sie noch geschraubt, später wurden sie angeheftet.

Anton Österreicher: Die Kessel wurden meist auch nicht mehr genietet, sondern wurden mit einer Nietpresse verpresst. Zwei Nietpressen waren in der Halle, eine davon funktionierte nicht. Der Kran hob den Kessel hoch, der Arbeiter stand am Pfeiler, wo der Stempel drauf war. Der Stempel wurde draußen angesetzt. Er dirigierte den Kessel soweit, dass er in der Nähe vom Widerlager war, wo der zweite Kopf gemacht wurde. Auf Millimetergenauigkeit hat man den Kessel absenken können. Schon ferngesteuert, mit 24 Volt. Der Kran war ziemlich hoch. Da war niemand oben, alles wurde vom Boden aus gesteuert. Mit Wasserdruck ist die Niete hinaufgekommen. Der Arbeiter hat die Niete hineingesteckt. Dann ist man hinaufgefahren und hat die Niete eben verpresst. Die Nieten waren nicht ganz in Ordnung. Nach zwei Sekunden pressen ist man zum Beispiel weg. Jetzt ist die Niete noch nicht komplett kalt gewesen und hat nicht die gewünschte Festigkeit gehabt. Dann montierten wir ein Zeitrelais, einige Sekunden Mindestzeit wurden eingestellt. Sobald der Arbeiter draufgedrückt hat, hat dann die Maschine ca. zwölf Sekunden nicht nachgelassen. Die Nieten sind mit elektrischen Nietwärmern angewärmt worden.

Johann Kainz: Ich möchte auf die Elektroloks zurückkommen. Die Elektroloks sind eine Gemeinschaftsarbeit von der Lofag, von Elin, Siemens und BBC gewesen. Die Lofag hat den mechanischen Teil, also den Rahmen und den Lokkasten und die Rohr- und Luftleitungen gefertigt. Die drei Elektrofirmen haben die Loks dann verkabelt.

Kurt Kryzan: Am Anfang hat es bei der 1042-er Schwierigkeiten mit den Wicklungsköpfen der Motoren gegeben, wo man lange damit herumgerauft hat, bis sie endlich in Ordnung gekommen sind.

Alfred Klein-Wisenberg: Die schadhaften Motoren der Reihe 1042 sind in der Lofag saniert oder ausgetauscht worden?

Kurt Kryzan: Das ist schon in den Werkstätten der Bundesbahn gemacht worden. Die Bundesbahn hatte dann Schwierigkeiten. Nicht sofort, aber im Laufe der Zeit. Ein rein elektrisches Problem.

Zurück zur „Indienlok“, zum Gussrahmen. Die indische Lok hatte keinen Gussrahmen. Zumindest die Formulierung ist irre-

führend. Sie hatte gegossene Querversteifungen, hatte aber normale Rahmenwangen und normale Zylinder. D.h. Zylinder, die auf einen Sattel zusammengebaut waren und aufgesetzt wurden. Es hat geheißen, der Rahmen war stahlgegossen. Nein, der Rahmen war nicht stahlgegossen. Das waren normale Rahmenplatten. Rahmenstahlguss wäre das amerikanische Prinzip gewesen, Rahmen samt Zylinder in einem Gussstück. Das hätten wir nie bearbeiten können.

Erich Ganzger: Nach 1955 ist die Produktion der E-Loks in der Lofag ausgelaufen und nach Graz verlagert worden. Erst Mitte der 60-er Jahre sind die 1042-er Elektrolokomotiven wieder montiert worden.

Friedrich Berger: Bei der „indischen Lok“ ist der Radreifen noch vernietet worden. Da waren acht Nieten oben. Auch da gab's am Anfang Probleme, da die Nieten beim späteren Plandrehen teilweise wieder locker wurden. Auch die Sicherung der Radscheiben auf den Achswellen war unterschiedlich zur bisherigen Produktion. Die Radscheiben mussten zusätzlich mit Keilen auf den Achswellen gesichert werden, wie bei Zahnrädern üblich.



Die „Indienlok“

Alfred Klein-Wisenberg: Kehren wir ein bisschen zu den Lofag Produkten zurück. 1969 ist die letzte Lokomotive – die E-Lok 1042.540 ausgeliefert worden. Gibt es da Erinnerungen an die letzte Lok; gab es eine Feier?

Johann Schließer: Die letzten 1042-er, also die in Schwechat bei der Elin verkabelt wurden, haben alle eine verstärkte Zugheizung bekommen. Da war nur ein Stecker vorhanden und ich hatte das Vergnügen, dass ich die Schürzen auf den zweiten Stecker umändern musste. Deshalb war ich einer der Letzten, weil ich immer warten musste, dass eine von Schwechat heraufkam. Innen machte ich noch ein paar Laufbleche und eben die Schürzenumänderung. Der Bahnräumer konnte vorher nicht montiert werden, er wurde provisorisch hinaufgegeben, die Schürze wurde mit dem Schweißgerät angeheftet, der Bahnräumer wieder entfernt, da die Schürze mit Blech abgedeckt wurde. Wegen der zweiten Steckdose bin ich dortgeblieben und habe die letzten Arbeiten auf der 1042-er gemacht.

Alfred Klein-Wisenberg: Und die Auslieferung dieser letzten Lok?

Johann Schließer: War ja niemand mehr drinnen, nur mehr in der Montierung ein paar Leute.

Alois Leimbeck: Es war im 69-er Jahr. Da bin ich noch mit der letzten 1042-er zur Bundesbahn auf die Waage gefahren. Die verschiedenen Achsdrücke haben wir auch noch kontrolliert, wie immer. Sonst hatte ich nicht mehr so viel Arbeit. Eine Feierlichkeit hat es nicht gegeben. Nein. Das wäre höchstens eine Trauerfeier gewesen.

Johann Schließer: Die 2067-er haben wir oft gemacht. Sie wurde später in Simmering auch noch produziert. Von den ersten 30, die wir gemacht haben, habe ich von vorne bis zum Führerhaus alles fast alleine gemacht. Das Gerippe, die Dächer über dem Kühler, das Schiebedach über dem Motor, und der Auspuff ist auch von unserer Partie gemacht worden. Außer den Seitentüren, die haben wir nicht gemacht. Ich hatte eine Vorrichtung aus U-Trägern, da war alles vorgezeichnet. Ich hatte Anschläge. Baute das ganze Gerippe auf,

ebenso das Verschalungsblech. Montiert hat es unsere Partie. Nur wenn etwas nicht geklappt hat, hat man mich hinübergeholt. Den Rahmen musste man oft unterlegen, dass er „in der Waage blieb“, nach dem vielen Schweißen. Sonst gab es nicht viele Schwierigkeiten mit der 2067. Meiner Ansicht nach war das eine prima Verschublok mit einem weiten Aktionsradius.

Alfred Klein-Wisenberg: Hat es bei der Montage oder bei der Fertigung der Stangen Probleme gegeben?

Johann Schließer: Das war eine Montierungsarbeit. Heute ist niemand von der Montage da. Und ich kann nichts dazu sagen. Die Lok hatte einen guten Ruf. Sie wurde in Simmering noch weiter gebaut. Dann machte ich die Türen, die Einstiegstüren. Es war eine ganz schöne Arbeit.

Alfred Klein-Wisenberg: Welche Partie wart ihr?

Johann Schließer: Ich war bei den Blechschlossern. Das war eine geteilte Partie. Die einen waren im 2-er, die anderen im 3-er Block, haben aber zusammengehört. Wir haben auch öfter gewechselt.

Fredrich Berger: Bei den ersten 2067-er hat es schon etwas gegeben. Da war die Schwungmasse, dort wo die Stange oben ist. Das ist genau zum anderen im Winkel und das stimmte nicht. Es kam eine retour, die haben wir zum Bearbeiten bekommen, sie war um 1 oder 2 Grad verschoben worden, mit drei Rundkeilen war sie befestigt. Wir mussten eine größere Bohrung machen und größere Rundkeile montieren. Dann hat es gestimmt.

Alfred Klein-Wisenberg: Was für Schäden hat das zur Folge gehabt?

Johann Schließer: Unrund ist sie gelaufen. Einmal bekamen wir eine Reparatur herein von der 2067-er. Die ist abgestürzt, über ein Böschung hinuntergefallen. Wir haben sie auseinandergenommen, den Rahmen neu einjustiert. Da war fast keine Veränderung, so stabil war sie. Das war Mitte der 60-er Jahre. Wo das passiert ist, weiß ich nicht. Beim Einjustieren wurde ein Draht gespannt und der

Rahmen wurde neu vermessen. Da waren fast keine Abweichungen. Wir haben nur ein neues Führerhaus gemacht, das andere war total eingedrückt, aber die Festigkeit des Untergestells war einmalig. Alles konnte wieder verwendet werden.



Rudolf Steininger bei Schweissarbeiten

Rudolf Steininger: Das ganze Personal von den Dampflokomotiven, die alten Arbeiter dort, waren derartig eingeschossen, dass sie alles fast schon auswendig gekonnt hatten und haben schon fast keine Zeichnung mehr benötigt. (zB. Der Bojanovsky Ferdl). Als wir dann Elektroloks produzierten, bekamen sie den Führerstand zu machen. Die technische Zeichnung mit den vielen Winkeleisen und Profilen, aus denen der Führerstand zusammengesetzt war, bedeutete für diese Leute, obwohl sie sehr gute Spitzenleute waren, ein spanisches Dorf. Sie hatten Schwierigkeiten mit dem Lesen der Zeichnungen und nach den Zeichnungen zu arbeiten. Wir hatten unter Herrn Czischek eine sehr gute Ausbildung, sind eigentlich mit der Materie mitgewachsen. Ich war damals 18 Jahre bei den Anreißern, da sind Leute zu uns gekommen, und haben uns gefragt und noch mit uns gestritten z.B. Da kommt eine Bohrung hinein? Nein, da kommt ein Bolzen drauf! Es hat lange gedauert bis wir ihnen das mit der Zeich-

nung erklärt haben. Damals war es ja noch so, dass die Leute, die was gekonnt haben, sich vor die Lehrbuben stellten. Alles was sie wussten, behielten sie für sich. Das Kuriosum war, dass sie dann auf einmal zu uns Jungen gekommen sind, und fallweise gefragt haben und es sich auf der Zeichnung erklären ließen, und dann auch ein-sahen, was wir ihnen gesagt haben. Sie haben sich sicherlich umge-stellt, aber die Umstellung von der Dampflok und den Teilen, welche sie alle gekannt haben, war für sie sehr schwierig. Das Einpassen eines Kreuzkopfes z.B. haben sie im Schlaf gemacht. Und auf einmal diese derartigen Schwierigkeiten mit den Blecharbeiten.

Johann Schließer: Die Schwierigkeit lag darin, dass sie keine Zeichnungen lesen konnten. Sie waren handwerklich ausgezeichnet, aber beim Zeichnung lesen hatten sie die größten Schwierigkeiten. Wir hatten Schlosser, die konnten nicht einmal eine Schie-belehre ablesen.

Alfred Klein-Wisenberg: Gibt's vielleicht Erinnerungen zur „Bulgarienlok“ oder vielleicht auch Fertigungsprobleme?

Johann Schließer: Da hat es nur Probleme gegeben.

Rudolf Steininger: Die „Bulgarienloks“ mussten billig sein und da wurde die Ausführung der Drehgestelle nicht so genau genommen, wie vorher üblich war. Die Kanten wurden nicht abgerundet, verschiedene Schleifarbeiten wurden nicht durchgeführt. Das hatte zur Folge – vielleicht nicht alleine – dass die Drehgestelle in Bulgarien fast alle Risse aufwiesen. Wir mussten einen Schweißer zu Repara-turarbeiten hinschicken, der hat das aber leider nicht zusammen-gebracht. Ich wurde dann vom Direktor beauftragt hinzufahren. Ich war Meister und sollte das selbst reparieren. Das ist mir dann auch gelungen. Ich hatte ihn darauf hingewiesen, wahrscheinlich hat das der Arbeiter nicht ernst genommen. Jedenfalls klappte mein Repa-raturversuch. Eine Woche, Anfang Dezember 1958 war ich dort.

Alfred Klein-Wisenberg: Wie schnell ist das aufgetreten?

Rudolf Steininger: Eigentlich sehr kurzzeitig. Man darf nicht ver-gessen, dass der Oberbau wesentlich dazu maßgebend war, dass

die Fehlerquellen in den Drehgestellen hervorkamen. Beim Durchgang, wo sich die Kardanwelle befindet, traten auch Risse auf. Wir haben die Bulgaren eingeschult und sie haben das dann selbst repariert und das funktionierte dann.

Alfred Klein-Wisenberg: Wie viel musste da demontiert werden?

Rudolf Steininger: Die ganze Lok musste ausgebaut werden. Die Drehgestelle zum Großteil, mit Radsatz. Das haben wir dann repariert. War eine mühselige Arbeit, es war kein Renommee für unsere Firma!

Alfred Klein-Wisenberg: Motorisch gab es keine Probleme?

Alois Leimbeck: Die Motore waren die Simmeringer Motore. Ich weiß nicht, ob das dieselben waren wie jene, die bei unserer Diesellok eingesetzt wurden. Das waren geschweißte Motoren, und da sind ebenfalls Risse aufgetreten, Spannungsrisse. Geronnen ist eigentlich nichts, aber der Motor wäre bald auseinandergebrochen.

Rudolf Steininger: Es gab für den SGP Konzern sehr viele Schmiedearbeiten, Gießereiarbeiten. Ich habe von 1956 bis 65 die Tonnagen, was wir ausgeliefert haben. Das einzelne weiß ich natürlich nicht mehr. Aber ich habe Unterlagen da, was ausgeliefert wurde. Wird wahrscheinlich niemanden so richtig interessieren. Z.B. im 56-er Jahr haben wir 450 t auswärtige Gussteile für Kunden, Lieferanten geliefert. Im nächsten Jahr 500, dann 600, 700, 600, 600, bis 500 im 65-er Jahr. Das waren Gussachen, Gussmotore, fertige Motoren und auch Teile von Motoren. Schmiedeteile für auswärts waren im 56-er Jahr 1,2 Mio t, dann 1 Mio. t usw. Zwischen 1,4 und 1 Mio. t bewegten sich die Schmiedeteile, die nur für auswärtige Betriebe, nicht für den eigenen Betrieb, ausgeliefert wurden.

Kesselbau, 320 bis 400 t. Im 60-er Jahr wurden auch Heizkesseln fabriziert. Kesselwagen haben wir auch gemacht. Zum Schluss haben wir dann, die letzten waren jene die im 3-er Block hinten gestanden sind, überdachte Güterwaggons gefertigt. Der Holec, damals unser Betriebsleiter, ist immer gekommen, da müsst's immer schauen, dass wir billiger werden, wie die Simmeringer. Wir sind auch billiger gewesen, aber trotzdem zugesperrt worden. Für

die Firma Hübner Bamag haben wir Ventilkörper geschweißt. Wir haben viele auswärtige Sachen gemacht. In meiner Liste sind nur Tonnen angeführt, nicht die einzelnen Produkte. Hydraulik haben wir gemacht, Ziegeleimaschinen haben wir gemacht. Pistengrader. Hydraulische Geräte, Pressen, Exzenterpressen wurden gefertigt.

Ein Foto der Bulgarienlok habe ich zufällig da. Die Nacharbeiten haben die Lokomotivfabrik damals mit 3 Mio. Schilling belastet. Eine ganz schöne Summe. Dauernd waren auch Monteure in Bulgarien.



Diesellok für Bulgarien

Rudolf Kryzan: Das waren doch 50 Loks. Probefahrten wurden über 200 gemacht. Jede Lok ist also vier Mal ausgefahren.

Anton Österreicher: Die Schmiede hat auch Schiffswellen, also Antriebswellen hergestellt, Zahnräder, sonstige große Schmiedeteile, drei bzw. vier Tonnen schwere Wellen.“

Alfred Klein-Wisenberg: Für die Schiffswerft Korneuburg, oder für eine andere?

Anton Österreicher: Wohin die geliefert wurden, weiß ich nicht. Wir fertigten auch Schwimmrahmen. Ein riesiger Schwimmkörper, ein Turm darauf. Kesselwaggons sind auch gemacht worden. Sie wurden mit ganz dickem Styropor verkleidet, als Isolation. Das wurde in der Kesselschmiede gemacht und die Tischlerei hat die Styroporstücke zugeschnitten. Ich habe da einmal zugeschaut und habe gesehen, dass das Styropor auf der Bandsäge geschnitten wurde. Ich habe dann gesagt: „Das kann man elektrisch vielleicht auch schneiden.“ Ich habe einen Heizdraht genommen, habe ihn mit einem Trafo verbunden. Das hat wunderbar geklappt. Die Maschine konnte Kurven herausschneiden. Das haben wir anschließend in der Kesselschmiede installiert und die großen Stücke wurden weiterhin mit der Bandsäge geschnitten, aber wenn kleine Kurven zu schneiden waren, das haben sie mit dem Heizdraht herausgeschnitten. Zu diesen Exzenterpressen. Da sind kleine Exzenterpressen gebaut worden. Eine für die Geldpräganstalt. Da ist ein Herr mit einem schwarzen Lederkoffer in die Werkstatt gekommen. Herr Dipl. Ing. Niedermeier hat uns angerufen, wir sollen hinübergehen und die Maschine anschließen. Wir hatten einen gewissen Kollegen Kamenik, und dieser hat vorher etwas zuviel Durst gehabt. Und zu dieser Zeit, und das ist kein Spaß, sind damals schmiedeiserne Lampen gemacht worden. Da hat man Messingbleche usw. verarbeitet für irgendwelche Ziergegenstände. Da haben wir daher immer Messingblech gesucht. Der Kamenik hat so eine Lampe fabriziert und dafür hätte er noch ein Messingblech gebraucht. Er ist mit uns mitgegangen. Wir haben die Maschine angeschlossen. Dieser Mann hat dort den Koffer aufgemacht, hat einen Blechstreifen herausgenommen, hat oben und unten einen runden Stempel eingespannt. Wir haben die Maschine in Betrieb gesetzt und er hat dann runde Scheiben herausgestanzt. Wie der Karl Kamenik das gesehen hat, dass es da genügend Abfall von dem Messingblech gab, hat er gesagt: „Komm, Habara, kann ich nicht auch so a Trum haben?“ Mit dem Seitenschneider wollte er ein Stück von dem Blech abschneiden. Ich glaubte, mich trifft der Schlag. Für mich war das ein Goldstreifen. Der Mann wurde wahnsinnig: „Gehen Sie weg! Gehen Sie weg!“ sagte er. Es sah eben aus wie Messing, war aber Goldblech. Aber dem Kamenik ist das nicht aufgefallen.

Erich Ganzger: Die Hauptschwierigkeiten bei der Bulgarienlok waren die Zwischengetriebe. Aber der Herr Leimbeck ist nicht da,

schade. Er hat da soviel erlebt. Oft sind sie bei der ersten Probefahrt am Semmering hängen geblieben, weil die Getriebe versagt haben. Ursprünglich sind die von der Firma Voith gekauft worden. Dann wurden sie im Werk Simmering selbst hergestellt. Sie haben aber irgend etwas falsch berechnet und jetzt war das ein Problem mit der Bundesbahn auf der Semmeringstrecke – sie sind dauernd liegengeblieben. Das hat Monate gedauert, bis sie das Problem lösen konnten.

Johann Schließer: Ich möchte noch etwas über die 1042-er im 69-er Jahr sagen. Die Leute, die bei der Bundesbahn waren, müssten es eigentlich wissen. Es ist einmal ein Querkupplungsträger gerissen. Der Querkupplungsträger war auf der Seite mit einem einfachen, etwas stärkerem Blech verschraubt. Das Blech ist gesprungen und abgerissen und hinuntergefallen. Da war noch ein Fangseil, das ebenfalls riss, genau gegen die Fahrtrichtung. Mit der Gabel ist er in die Bahnschwellen hinein und der Lokführer hat nur einen „Hupfer“ gespürt. Da sie noch eine Weile fuhren, wurden der Oberbau der Gleise beschädigt. Ich weiß noch, bevor ich nach Simmering kam, bin ich alle Tage zur Bundesbahnwerkstätte in Wien Süd. Dort wurden die Querkupplungsträger neu gemacht. Das war dann ein geschlossener Holm. Das musste ich einmal zusammenheften, anschließend wurden sie geschweißt. Dann bin ich jeden Tag mit einem Schweißer hinübergegangen. Dort haben wir die Reste autogen, also mit dem Schweißgerät, abgetrennt. Pro Tag wurde eine Lok auf diese Art saniert.

Rudolf Schobesberger: Der Kollege Ganzger hat gerade von den „Bulgarienloks“ erzählt. Der Windisch, der mit der Bulgarienlok immer über den Semmering gefahren ist, der hat einmal zu mir gesagt: Geh, fahr einmal mit, du interessierst dich doch immer für die Lok. Du bist bei dem Einbinden (Aufsetzen der Lokomotive auf die mit den Achsen und Rädern komplettierten Drehgestelle) der Achsen in der Montierung auch immer dabei.“ Mein Chef war schon böse auf mich. Was macht der Schobesberger als kaufmännischer Angestellter in der Montierung. Und da hab ich mir einmal Urlaub genommen und bin mit der Bulgarienlok auf eine Belastungsprobefahrt über den Semmering mitgefahren. Vorher ist das Getriebe immer herausgefallen und ausgerechnet wie der Schobesberger

mitgefahren ist, sind sie ohne Probleme über den Semmering hinübergekommen. Sie sagten: „Den müssen wir öfters mitnehmen, da hat das Nachschaltgetriebe funktioniert.“ Das war eine lustige Angelegenheit.

Alfred Klein-Wisenberg: Wie weit ist die Fahrt damals gegangen?

Rudolf Schobesberger: Von Wien bis Mürzzuschlag. Dort sind wir zum Essen in ein Hotel eingekehrt. Also mein Lokführer, der Windisch Pepi, der hat ein Mittagessen für drei Personen verschlungen, und es ist gefeiert worden. Es war ein lustiger Tag damals. Aber was da alles konsumiert worden ist, ich bin erschrocken!

Alfred Klein-Wisenberg: Sie waren nur einmal mit?

Rudolf Schobesberger: Ich war nur einmal mit. Mein Chef hat es ein zweites Mal nicht gestattet. Er sagte nur: „Was macht ein kaufmännischer Angestellter da unter den Technikern?“

Doris Weißmüller: Also, wie war das mit den Konstruktionsfehlern?

Johann Wutka: Es sind eine Menge Fehler gemacht worden. Einer der gravierendsten war, glaube ich, diese Loks für Bulgarien, bei denen die Getriebe kaputtgegangen sind, weil sie falsch berechnet waren. Das waren so „kegelspiralverzahnte“ Räder und die haben den Druck nicht ausgehalten. Die Bulgaren haben die Loks maximal belastet und haben das Maximum an Wagen angehängt. Schon während der einjährigen Garantiezeit ist eine Lokomotive nach der anderen zugrunde gegangen, weil der Druck auf diese Kegelräder so stark war, dass sie kaputtgegangen sind.

Alois Leimbeck: Aber das waren Getriebe aus Simmering!

Johann Wutka: Gut. Aber wir haben die Lok zusammengebaut. Tatsache ist, dass die Simmeringer eigene Konstruktionen probiert haben, die dann nicht funktionierten, anstatt bewährte Getriebe zuzukaufen. Ich war damals nicht so direkt involviert. Ich habe nur gesehen und gehört, dass es große und damit teure Schäden an den Loks gab. Ausfälle hat es auch auf der freien Strecke gegeben.

Was mich wundert, dass man alle Loks ausgeliefert hat, und dann sind sie in Bulgarien „auf der Strecke g’sstanden“ und dann sind die Monteure zur Sanierung der Getriebe hinuntergeschickt worden. Mich hat das, als junger Mensch unheimlich geschockt, weil ich habe den Betrieb in Gefahr gesehen. Ich war damals politisch nicht interessiert und habe mir auch nicht gedacht, dass da die Politik dahintersteht. Ich war wirklich naiv. Dass da niemand etwas gemacht hat um das zu ändern. Dass sich da nirgends, sagen wir, schärfere Kontrollen eingeschlichen haben und dass die da aufgepasst haben drauf, das ist mir eigentlich gar nicht so zu Bewußtsein gekommen. Ich habe nur gesehen, dass das dann laufend weitergegangen ist, mit den Fehlern. Man hat dann angefangen mit den Flugzeugen von Wiener Neustadt, da hat man herumgebastelt, da haben wir einen Teil gemacht, der war nicht groß, so ein kleines Stückerl, das ist in den Werkzeugbau gekommen. Also, was im Werk nicht effizient gefertigt werden konnte, haben sie im Werkzeugbau fertigen lassen. Ein Beispiel: Wir haben ein kleines Werkstück für die Flugzeuge gefertigt; nichts anderes wie eine Verschalung für das Rad. Wenn es eingezogen wird, da ist so eine Klappe, die hydraulisch gesteuert wurde. Nur für die Bodenprobe vom Flugzeugamt ist das Material aus England gekommen, das ist geprüft worden, dann schweißtechnisch und härtetechnisch bearbeitet, und dann wurde es weggeschmissen. Dann haben sie eine irrsinnige Form aus Kunstharz und was weiß ich was noch alles gemacht, und man hat eh schon gewußt, andere Firmen machen das viel professioneller und billiger. Nein, die haben fest weitergearbeitet an diesem Flieger. Um jeden Preis wollten sie ein Flugzeug bauen – Eine Lokomotivfabrik fängt an Flieger zu produzieren! Jedenfalls ist das dann auch verkauft worden, ich habe das auch nur am Rande gehört. Dann ist man dazu übergegangen, Pistengeräte zu bauen, wo der Rattrack in der Schweiz schon Geräte gehabt hat, die mit hydrostatischen Motoren funktioniert haben, haben sie da, die Flugzeugingenieure, völlig hilflos und warscheinlich auch in Unkenntnis agiert. Da wurden dann gleich 13 oder 15 Stück auf Serie gelegt, ohne sie vorher zu testen oder zu erproben. Nur rein gefühlsmäßig haben sie sich gesagt, naja, da vorne der Antrieb, das muss eine Art Gummirad sein. Das hat man damals aus Vulcolan gefertigt, ein Kunststoff, der in kürzester Zeit zerfallen ist; so richtig zerbröselst hat sich das, das gibt es beim heutigen Kunststoff nicht mehr. Bis das endlich funkti-

oniert hat – ein Wahnsinn. Dann haben wir die Form dazu gemacht. Einmal war es zu groß, dann war es wieder zu klein, weil schrumpftechnische Maßnahmen hätten getroffen werden müssen. Wir hätten den Kunststoff, der ganz neu war, erst bei einer einfachen Form testen sollen – nein – wir haben gleich eine extrem komplizierte Form von diesem Rad gemacht. Das ist alles neu gegossen worden. Und dann diese Ketten, da waren ja endlose Schwierigkeiten, das hatte überhaupt kein Bewegungsspiel. Dann stellte sich die Motorfrage. Sie nahmen einen VW-Motor, der an und für sich vielleicht ein guter Motor war, aber er hat nur einen einzigen Fehler gehabt. Dieses Gerät hat ja am Berg vor- und zurückfahren müssen, und wenn es bergauf gefahren ist, dann ist das Öl vom Getriebe nach vorne geronnen und das Hinterrad war nicht mehr geschmiert und hat sich verrießen. Dann hat man ein Rad konstruiert, das durch eine extra Ölpumpe geschmiert wurde und der Antrieb erfolgte über Ketten. Diese Ketten haben sich aber in die Länge gezogen, obwohl das eher große Ketten waren. Die haben dann zum Flattern angefangen und haben sich gelöst. Also, das war wirklich ein totaler Flop; etwas zu bauen, was mindestens um 50 % schlechter war, als das, was schon am Markt war. Das erste mal, Aluminiumschweißen war auch so eine Katastrophe. Ich darf gar nicht daran denken.

Doris Weißmüller: Und was glauben sie, warum das trotzdem gemacht worden ist?

Johann Wutka: Ja, ich kann heute nur vermuten, dass man eben diese ehemaligen USIA-Betriebe schön langsam aber sicher, „ermorden“, also aus politischen Gründen zusperren wollte. Das wäre ein Grund gewesen, zu beweisen, dass die Firma ja zu nichts im Stande gewesen war. Dann hat man die gesamte Maschinenfertigung, die vorher beim Paukerwerk angesiedelt war, plötzlich in die Lofag verlegt. Denn unsere Werkzeugmaschinen waren natürlich größtenteils auf den Lokomotivbau ausgerichtet. Dort ging es nicht immer so ganz exakt und genau zu. Natürlich war es so, dass diese Pressen, die dann gefertigt worden sind, teilweise auch in der Lokomotivfabrik gegossen worden sind, aber da war zum Beispiel bei der Gießerei nicht einmal ein Labor eingerichtet. Man muss sich das vorstellen: Der Meister hat da hineingeschaut und hat halt gesagt: „Naja, da fehlt noch ein bißchen Kalk, oder was weiß ich was und

hat das dann in die „Brühe“ hineingeschüttet, nur nach Gefühl, wie ein Koch in der Küche. Dann hat er das wieder „aufkochen“ lassen. Ich drück dass jetzt ganz einfach aus, weil ich ja kein Fachmann bin. Die Folge war dann, dass bei einem sehr großem Auftrag – einer 100-Tonnen-Pressen – der Sockel dieser Presse gerissen ist. Das hat man dann im Pfusch „repariert“, indem man eine Eisenplatte auf den Gussteil geschweißt und dann eine dicke Schicht Kitt drübergeschmiert hat. Dabei weiß jeder, dass man Gussteile nicht schweißen kann. Diese Presse hätte eingeschmolzen gehört. Man hat sie aber nach Graz, zu der Firma, die sie bestellt hatte, ausgeliefert; noch dazu wunderbar lackiert. Beim ersten Preßvorgang ist das unter der Belastung natürlich sofort wieder gerissen. Also hat man die Maschine zurückgenommen und hat die zweite – unsere „Gute“ – dafür nach Graz geschickt. erst dann ist die beschädigte Maschine fachgerecht repariert worden. Was das gekostet hat!!

Alois Leimbeck: Beim Pistengrader war es so, das war ja eine normales Getriebe. Keiner der Konstrukteure hat wahrscheinlich damit gerechnet, dass man damit so steil bergauf fährt, dass die Flüssigkeit nicht mehr „waagrecht“ bleibt. Da muss man natürlich den Ölsaugstutzen auch dementsprechend situieren, so dass er immer Öl kriegt, ob er jetzt bergauf fährt oder bergab fährt. Beim Bergabfahren war es ja in Ordnung, nur beim Bergauffahren ist das ganze Öl auf der anderen Seite gewesen und der Ansaugstutzen ist in der Luft geblieben. Wie lang rennt der Motor? – Zehn Minuten und dann steht er. So ähnlich war es auch mit den Muffen, bei der „Bulgarienlok“. Die Semmeringstrecke war unsere Hauptprobungstrecke. 750 Tonnen Last war immer vorgeschrieben. So lang man in der Ebene gefahren ist, war alles in Ordnung. Bis zum Bahnhof Breitenstein, beim ersten mal stehenbleiben, im Bahnhof keine Probleme. Dann beim Anfahren in die Steigung, ging es 26 % bergauf. So lang man noch mit einem Teil der Last im Bahnhof war, hat das Getriebe gehalten, aber wenn man dann auf die Geschwindigkeit von 15 km/h gekommen ist, hat man gesehen, wie das Kontrollämpchen zu blinken begann. Die Schaltmuffe war mit einem Schaltzylinder verbunden, und der hat bewirkt, wenn die Kupplung rauswandert, muss sofort die Leistung auf Null gehen. Da muss man sehr aufpassen, wenn die Leistung ausbleibt, muss man den Zug sofort einbremsen, weil er sonst „zurückläuft“, bei starker Steigung.

Einmal bin ich zweieinhalb Stunden gefahren, bis ich oben auf dem Bahnhof Semmering angekommen bin. Immer wieder mussten wir Sand streuen, um die Reibung zu verbessern, aber oben war es aus! Da musste ich anrufen: „Herr Direktor, Getriebeschaden!“ Die Lok wurde dann „kalt“ nach Jedlesees geschleppt. Gleich in die Montage unter den großen Kran. Da war schon ein eingeschossenes Team. „Dächer runter – Kühler runter – die Kardanwelle abbauen – Getriebe hinaus – neues Getriebe hinein und am nächsten Tag sind wir schon wieder probegefahren – derselbe Zirkus! Das hat ein Vermögen gekostet.

Doris Weißmüller: Wann war denn das?

Alois Leimbeck: Das war in den 60-ern. Da bin ich ca. 25 mal gefahren. Die letzte Maschine war die „Jubiläumsmaschine“, da bin ich siebenmal auf den Semmering „Probegefahren“. Ich bin ja schon so am Führerstand gesessen, dass mich die Fahrdienstleiter ja nicht sehen, weil ich habe ja gewußt, dass ich ihnen den ganzen Fahrplan zusammenhaue, wenn ich auf der Strecke „liegenbleibe“. Wenn es passierte, dass wir auf der Strecke untauglich wurden, mussten wir bis zum nächsten Fernsprecher gehen, um anzurufen; „Wir stehen im Kilometer so und so und brauchen eine Hilfslok, zum Abschleppen!“ Damals gabs noch keinen Zugfunk auf der Strecke! Beim Prototyp, bei der 2020.01, hat es das nicht gegeben. Aber da gab es wieder Probleme mit den Achsengetrieben. Die waren auch wieder von Simmering. Probleme gab es auch mit den Hutverzahnungen. Als wir sie dann der Bundesbahn verkauft haben, ist nur einen Güterzug gefahren, bis es wieder aus war, weil dann war sie wieder kaputt. Dann erst hat die Firma Voith ihre Getriebe geliefert. Man hätte auch ein normales Mittelgetriebe, z.B.: das von der Firma Mercedes nehmen bzw. auch als Nachschaltgetriebe verwenden können. Aber da hätte die Firma zu wenig Eigenproduktionsanteil gehabt. So hat man halt lieber gebastelt und das hat ein Vermögen gekostet.

Doris Weißmüller: Wer war Schuld daran?

Alois Leimbeck: Die Konstruktion! Eindeutig, weil das war nur ein 10 mm Schaltring, der in eine Gegenstielhülse hineingekommen ist

und der hätte die Kraft übertragen sollen. Da hat unser damaliger Direktor gesagt, dass das schlecht ist, da müssen wir zu mindest eine Seite bearbeiten; wenn dann die ganze Leistung draufkommt, verspannt sich die Muffe. Dadurch ist das ganze Getriebe nicht mehr auf dem „Zahnschluss“ gewesen. Seitlich anschleifen, wenn die Verspannung kommt, dass ein großer Druck draufkommt. Das hat das Getriebe aber auch nicht ewig ausgehalten. Wenn dann der Verschleiß da war, war die Muffe schon wieder draußen, die hat es rausgeschossen wie eine Rakete, sofort gab es Leistungsabfall und aus war es.

Rudolf Schobesberger: Zu den „Bulgarienloks“ muss ich noch sagen: Nachdem der Auftrag ausgeliefert war, mussten wir noch eine Lokomotive als Pönalezahlung gratis liefern.

Doris Weißmüller: Heißt, dass es relativ viele Fehler in der Konstruktion gegeben hat – in der Produktion, bei den Arbeitern eigentlich nicht?

Johann Wutka: Oja, das hat es auch bei den Arbeitern gegeben, aber es hat sich nicht so ausgewirkt. Wenn da einer zwei Schrauben so, oder einmal eine Welle so zusammenbaut, ist das ja keine Katastrophe, aber 120 Lokomotiven, die nicht funktionieren – das ist die Katastrophe. Vermurkst wird immer etwas, wenn Menschen arbeiten. Der einzelne, der hat ja nicht die ganze Lokomotive zusammengebaut und einen großen Schaden verursacht. Das Teil haben sie in der Gießerei wieder eingeschmolzen, war bloß die Arbeitszeit weg. Das war nicht so tragisch. Aber so eine „Riesen“-Lokomotive, die Millionen Schilling kostete!

Doris Weißmüller: Wie war es mit den Pistengeräten damals?

Erich Ganzger: Ja, die waren nur bei uns. Bei Produktionen mit geringer Auflage ist der Regiesatz in so einem großen Unternehmen unheimlich hoch und dadurch sind die Kosten enorm. Dann kommen auch noch die Kosten für die Konstruktion dazu. Also die Entwicklungskosten waren so hoch, dass sich so eine Kleinserie nie rechnen konnte. Ganz wichtig war auch, dass der ganze Konzern ja unter dem Namen SGP gelaufen ist. Die Lofag gabs ja nur mehr als Firmenstandort, nicht mehr als eigene Firma!

Friedrich Berger: Ein Pistengerät hätte 900 Stunden in der Produktion dauern dürfen. Und bis dass die ersten Teile in die Mechanische Werkstatt gekommen sind, war diese Zeit aufgebraucht, ist also kein „Geld“ mehr dagewesen. Das ist dann auf die „gelben Zetteln“ gegangen. Die Montage haben dann die Reparaturschlosser gemacht, also in Regie.



Der Pistengrader

Doris Weißmüller: Wie sind denn die Werkstätten, bzw. die Arbeiter auf diese neuen Arbeiten eingeschult worden?

Erich Ganzger: Bei der internen Fertigung spielt das keine Rolle. Der Arbeiter, der auf einer Maschine arbeitet, bekommt eine Zeichnung, und die ganze Bearbeitung des rohen Werkstückes wird kalkuliert. Da ist es dann für den Einzelnen überhaupt nicht wichtig, wo dieses Werkstück oder dieser Einzelteil hingehört. Wesentlich ist, dass dieser Teil konstruktiv stimmt.

Johann Wutka: Es gibt da noch eine Sache, und zwar war das meiner Meinung nach eine gelungene Konstruktion, die dann durch das

Management versaut worden ist. Da hat es zwei Lokomotiven gegeben, die waren, glaube ich für Sibirien. Diese großen Diesellokomotiven, ich weiß nur, dass das zwei Prototypen waren, die von Rußland bestellt worden sind. Soweit ich weiß, gab es darüber keine einzige Beschwerde und angeblich sind diese mitsamt den Konstruktionszeichnungen nach Rußland geliefert worden. Zwei Stück! Und die sind dort nachgebaut worden. Zu einem Sonderpreis von fünfeneinhalb Millionen Schillinge. Noch etwas zu den Simmeringer Getrieben. Man hat auch gespart, man hat gesagt, wir haben eine Maschine, die kann zwar jede Verzahnung, aber diese Kelvin-Verzahnung, die können wir nicht fertigen, weil wir keine Schleifmaschinen haben. So wird es wahrscheinlich gewesen sein. Es wäre viel besser gewesen, bei einer renommierten Zahnradfirma zu bestellen, die darauf eingerichtet und spezialisiert ist. Aber da war auch der Betriebsrat nicht ganz unschuldig, ich meine jetzt nicht den Einzelnen, sondern allgemein, die wollten alles im eigenen Werk erzeugen. Und genau dasselbe passierte mit den hydraulischen Pressen. Da hat es hydraulische Schieber gegeben, die eine hohe Präzision erfordern, und wir haben keine Maschine gehabt, die diese Präzision bringt. Wir haben dann ein Werkzeug konstruiert, und das „Klumpert“ ist natürlich alles zu uns gekommen, weil wir Zeit gehabt haben. Ich machte diese Bohrungen händisch (!) obwohl es Maschinen dazu gab, die das in Bruchteilen von Sekunden machten. Wir haben in Handarbeit da ein Stück gemessen und dort ein bißchen hingedrückt, bis der Schieber dann endlich so weit war, dass er funktioniert hat. Teilweise hat man dieses Gehäuse in unserer Gießerei gegossen. Die waren natürlich ein junger Guss, nicht geglüht und haben sich verzogen. Wenn es um Tausendstelmmillimeter geht – aus, ist nicht mehr gegangen – also Nacharbeiten! Dann war er undicht. So ist das endlos hin und hergegangen, Dabei hätte es diese Teile fertig gegeben.

Johann Wutka: Bei diesen Lokomotiven mit dem Bypassregler; weiß jemand wo der Teil hingehört hat?

Alois Leimbeck: Der Bypassregler war bei der „Bulgarienlok“.

Johann Wutka: Richtig! Das war so ein kleiner Bauteil, damit sich der Tagesbehälter des Dieseltanks füllt, mit einer Art Überlauf. Es macht ein Schieber auf, so ähnlich wie beim Klo. Ein Teil fließt wie-

der in den Haupttank zurück. Diese Gehäuse wurden bei uns gegossen. Ausgesprochen präzise Sache, musste alles leicht gehen, nichts hängen bleiben. Obwohl wir uns sehr bemüht haben sind sie doch manchmal hängen geblieben. Bis wir draufgekommen sind, dass es Lunker gab, (Anm.: Löcher in schlechtem Guss), in denen noch Sand vom Gießen war, hat der dann herausgerieselt und dort alles verlegt. Wie oft wir das zerlegt haben, bis wir endlich draufgekommen sind, was schuld war. Es war eine Katastrophe in der Gießerei, dass es da kein Labor gab. Im Stahlwerk, wurde alle Viertelstunden eine Materialprobe ins Labor geschickt; zur Qualitätsprüfung: Bei uns hat man nach Gefühl halt noch etwas Mangan oder etwas anderes hineingegeben, bis es ein bisserl zuviel war; na kommt halt was anderes noch dazu und zum Schluss ist ein Mischkulananz herausgekommen, da hätten wir wahrscheinlich Kanonenröhren daraus machen können, die ewig gehalten hätten. Manchmal sind Teile erzeugt worden, die so hart waren, dass sie unbearbeitbar waren. Die mussten natürlich weggeschmissen werden. Wenn wir endlich ein paar neue Werkzeugmaschinen gekriegt haben, dann waren das meist russische; in den seltensten Fällen ostdeutsche.

Anton Österreicher: Ich wollte zur Gießerei noch etwas sagen, wegen dieser Lunker. Dem Herrn Mach, wie der Meister damals geheißen hat, ist vorgeschrieben worden, so und so viel Mangan, kommt da hinein. Der hat also nicht mehr hineingeben dürfen in den Guss, und damit war die Sache schon erledigt. Nicht die Werkstätte war Schuld, sondern das war höhere Planung.

Josef Kosina: Aber es ist mir noch etwas in Erinnerung geblieben über die zwei Lokomotiven für Rußland: Die Russen waren in der Lage, in drei Wochen das Getriebe auszubauen, vollständig zu zerlegen, aufzunehmen, zusammenbauen. Unser Herr Rokyta war zweimal in Rußland und hat besonders markante Stellen gekennzeichnet, was die Russen nicht bemerkt haben. Dann haben die Russen Mängel urgiert und wollten Ersatz. Da ist der Herr Rokyta hinuntergestiegen, und hat Ihnen nach zehn Minuten bewiesen, dass das Getriebe zerlegt wurde, womit sie jede Garantie verloren hatten. Diese Loks sind sehr gut gegangen, die Zeichnungen waren aber bereits in Rußland, zum Nachbau! Und wir hatten das Nachsehen und keinen Anschlussauftrag über die 100 Stück bekommen.

Alois Leimbeck: Das war ja mit den Seilwinden dasselbe. Jede Seilwinde, ist mit einem kompletten Satz Zeichnungen geliefert worden.

Josef Kosina: Bitte das ist aber international üblich. Wenn wir der Bundesbahn eine neue Lokomotive geliefert haben, mussten wir auch einen kompletten Zeichensatz abliefern.

„Na gut, dann werd ich halt Dreher!“ – Lehrlinge in der Lofag

Alois Leimbeck: Ich bin am 22. August 1958 in die Lokomotivfabrik eingetreten, nach mehreren vergeblichen Versuchen. Mein erster Meister war Herr Dannek in der Blechschlosserei. Mein erster Partieführer war der Herr Schimbale und dann Herr Knofel. Dort hab ich natürlich die ganzen Arbeiten durchgemacht, die in der Blechschlosserei angefallen sind. Am Anfang waren es mehr oder weniger Hilfsarbeiten. Später bin ich dann in die Gesenkschlosserei zu Herrn Bucherle gekommen. In der Gesenkschlosserei hab ich die verschiedenen Abteilungen durchgemacht. Dann war ich bei Herrn Mader, der Abteilungsleiter der Stangen- und Steuerungspar- tie war. Der Partieführer war Herr Klement und der zweite Meister war Herr Valenta, der später Kontrollmeister war. Von dieser Abtei- lung bin ich dann ganz kurzfristig zu den Drehern gekommen. Da war Herr Dietz, bei dem hab ich nur ganz wenig Arbeiten gemacht. Dann war ich noch bei Herrn Schindler, in der Anreißerei. Da sind die größeren Werkstücke auf eine Reißplatte gekommen und laut Zeichnung sind die Maße auf das Stück übertragen worden. Erst da- nach konnte am Werkstück gebohrt, gefräst oder gehobelt werden. Das ist ja nicht so wie heute, dass man das Stück hinlegt, den Auto- maten einschaltet und wartet bis das Werkstück nach zehn Minuten fertig ist. Dann bin ich zum Abschluss zu Herrn Valenta gekommen, er war damals Chef der Kontrolle. Mein Vorarbeiter war Herr Meier, da war ich dann bei der Werkskontrolle.

Erich Babitsch: Ich bin am 2. August 1945 als Industriekaufmanns- lehrling eingetreten, 1945 im Februar wurde ich noch ganz kurz zur Wehrmacht eingezogen und fing wieder im September 1945 an und beendete meine Lehrzeit im Februar 1947. Ich war dann in der Verkaufsabteilung bei Herrn Brasl, später bei Herrn Jackl, und dann bei Herrn Tamm. 1958 wurde ich in die Zentralverwaltung überstellt, in die Speditions- und Zollabteilung. 1960 kam ich wie- der zurück in die Lokomotivfabrik als Versandleiter. Später war ich im Werk Simmering als Versandleiter tätig und ging nach 45 Jahren in Pension.

Johann Kaller: Ich bin 1925 in Gerasdorf geboren, das später (1938) zu Wien gekommen ist. Ich möchte mit meiner Lehrzeit beginnen: Ich war als Lehrling bei der Bundesbahn angemeldet, wurde aber nicht aufgenommen, da es zu viele Bewerber gab. Ich bin dann in der Lofag als Maschinenschlosserlehrling aufgenommen worden. Wir sind bereits im September 1939 in die Berufsschule gegangen, aber die Lehrwerkstätte war noch nicht fertig. Wir begannen erst im März 1940 mit unserer Ausbildung in der Lehrwerkstätte. Der damalige Lehrwerkstättenchef war Ing. Bertken, die Meister Onheiser und Schrammel, die Lehrgesellen hießen Fink, Blaha und Konstantin, glaube ich. Um Lehrling zu werden, war es notwendig, dass man zumindest eine Bestätigung hatte, dass man bei der HJ war. Die Lehrlingsausbildung selbst war eigentlich gut. Wir waren ein Jahr in der Lehrwerkstätte, dann sind wir jeweils drei Monate in den verschiedenen Werkstätten eingesetzt worden. Wir mussten uns auch sportlich betätigen. Einmal wöchentlich, jeden Mittwochnachmittag sind wir turnen gegangen. Im Sommer waren wir auf einem Sportplatz in Jedlese; im Winter in der großen Turnhalle in der Gartenstadt. (Anm.: heutiger Karl Seitz Hof in der Jedleseerstraße). Das war damals die größte Turnhalle, die es in Floridsdorf gegeben hat. Mädchen als Lehrlinge gab es nur im kaufmännischen Bereich. In den Werkstätten hat es keine Mädchen gegeben. Zusammen waren wir 360 Lehrlinge. Jeden Montag war die Flaggenparade. Daran mussten alle Lehrlinge teilnehmen.

Anton Österreicher: Ich bin am 15. September 1943 aus dem Waldviertel nach Wien gekommen. Ich wollte Förster werden und ging zur Berufsberatung. Dieser Berufswunsch wurde mir verweigert, denn man brauchte für die Rüstungsindustrie Arbeitskräfte und so wurde ich unter Androhung von Strafen gezwungen, als Betriebselektrikerlehrling in die Lokomotivfabrik einzutreten.

Gertrude Bauer: Ich bin am 1. August 1944 als kaufm. Lehrling eingetreten, und zwar ins Lohnbüro. Wurde der Frau Rosa Weber (Anm.: spätere Nationalratsabgeordnete) zugeteilt. Habe praktisch meine Lehre gemacht und wenn alles normal gegangen wäre, wäre ich 1947 fertig gewesen. Durch die Kriegswirren musste ich aber ein halbes Jahr länger lernen. So bin ich dann am 1. Februar 1948 „frei“ geworden. Am Anfang habe ich alle halben Jahre in eine

andere Abteilung gewechselt, bin aber dann in der Buchhaltung geblieben. 1957 bin ich dann zur SGP in die Strauchgasse gekommen. 1963 bin ich krankheitshalber ausgeschieden.

Ich kann mich noch erinnern: Mit einer Freundin, der Ecker Helli, die auch in der Lokomotivfabrik gearbeitet hat, bin ich einmal schauen gegangen. Da haben die Eltern gesagt: „Ihr müsst schauen, die Lokomotivfabrik fangt wieder zu arbeiten an!“ Da sind wir halt über den Bahnsteg (Anm.: eiserner Bahnsteg über den Bahnhof Jedlesee der Nordwestbahn) rüber und sind durch die neue Halle, die ganz zerstört war (Anm.: Block 4), gegangen und bis zum Beamtenhaus gekommen. Wir zwei Mädels sind da, praktisch ganz allein, hinein. Ich weiß nur, dass wir geschaut haben, wo die Kasse war, wo Herr Wurm war. Und plötzlich haben wir im Haus Russen grölen gehört. Wir sind dann voller Panik nach Hause gelaufen.

Margarete Löschl: Ich war von 1947 bis 1968 in der Lokomotivfabrik. Ich habe als 14-jährige in der Lokomotivfabrik zu lernen begonnen, war dann hauptsächlich mit der Materialgebahrung beschäftigt, im Lager und in der Lagerbuchhaltung. 1955 wurden wir ja der SGP einverleibt und ab 1968 war ich dann im SGP Werk in Simmering.

Im Jahre 1947, als ich eingetreten bin, war meine erste Lehrlingsstation das Lohnbüro, ich habe daher sehr viel mit der Werkstätte zu tun gehabt, weil ich mit den Lohnverrechnern immer zur Auszahlung mitgegangen bin. z.B. in die Schmiede. Ich habe immer ein gutes Verhältnis zu den Arbeitern gehabt. Nie hat es da geheißt: Das ist ein Arbeiter – das ist ein Angestellter, wir waren alle Arbeitnehmer.

Karl Rodler: Ich habe am 5. Oktober 1942 in der Lokomotivfabrik zu lernen begonnen, unter den Ausbildungsleitern Fink, Schrammel, Glick.

Im Block III ist eine Drehbank neben der anderen gestanden. Man konnte kaum durchgehen so viele waren das damals. Ich habe als Lehrling zwei Automaten bedienen müssen. Zwischendurch war ich sehr wenig in der Lehrwerkstätte, weil ich bei der Heimatflak war. Wenn Fliegeralarm war, mussten wir zur Floridsdorfer Brücke hinfahren und die Abwehrgeschütze bedienen.

Doris Weißmüller: Was war das für ein Gefühl oder Stimmung vor der Gesellenprüfung? Haben Sie davor Angst gehabt?

Johann Wutka: Ja, die Gesellenprüfung! In den 50er Jahren hab ich meine gehabt. Ich kann mich nicht erinnern, dass da irgendjemand durchgefallen wär. Es waren aber auch ein paar richtige Nieten dabei. Es war so, dass uns die Teile, die wir im Praktischen Teil der Prüfung zu machen hatten, bekannt waren. Wir haben von den Prüflingen, die schon vor uns dort waren, Zeichnungen gehabt, konnten sie uns ansehen und uns überlegen wie man am pfiffigsten damit umgeht. Da war ein Bohrkopf zu machen. Wir haben uns dann in der Werkzeugstube Material ausgesucht, das besonders gut war zum Drehen und noch Reserve falls wir was vermurksen. Die Prüfung war dann in der Hellwagstraße, da war eine Lehrwerkstätte, die sehr desolat eingerichtet war, die Maschinen waren unter jeder Kritik. Die eine Drehbank, die ich gehabt hab, die war nicht einmal am Boden angeschraubt, es hat alles geschupft und gerattert. Aber weil wir eben schon gewusst haben, was wir zu machen haben, und weil wir das genau geplant haben, haben wir die richtigen Drehmesser mitgebracht, und so war das verhältnismäßig einfach. Da hat's keine Schwierigkeiten gegeben. Und Angst, Angst würde ich nicht sagen, dass wir gehabt haben, sondern eher so ein komisches Gefühl, wie jeder hat, der zu irgendeiner ungewissen Prüfung geht. Weil es war ungewiss, wo wir die machen, wie's dort aussieht, welche Zustände dort sind. Aber das Gefühl hat sich sofort gelegt, als wir dort waren. Und so haben wir diese Werkstücke halt gemacht so gut es gegangen ist. Es war eigentlich nicht besonders schwierig. Bei der mündlichen Prüfung war auch nichts Großartiges. Wenn man das ein bisserl mitgelernt hat, was in der Schule so besprochen worden ist, hat's keine Schwierigkeiten gegeben.

Wir haben allerdings einen Lehrling gehabt, der war sehr originell, der hat überhaupt nix können. Der hat bei der Prüfung eine Maschine erfunden – komischer Weise hat's die später wirklich gegeben – jedenfalls hat der das dort so echt erzählt, dass ihm das ein „Gut“ eingebracht hat und er ist durchgekommen. Ich hab nachher gesagt: „Sag einmal wo steht denn die Maschine?“ Hat er gesagt: „Nirgends, die ist mir grad so eingefallen!“ Ist ja auch eine Leistung, etwas zu konstruieren, was es später einmal so ähnlich wirklich gibt. Es hat Kollegen von mir gegeben, die nicht im Werkzeugbau

waren und die nicht diese Möglichkeiten gehabt haben, so kleine Teile zu fertigen, die waren in der Produktion mit großen Werkstücken, aber die sind auch durchgekommen. Ich weiß gar nicht mehr, ob es da Noten gegeben hat – an das kann ich mich gar nicht mehr erinnern. Wir haben nur die Verständigung bekommen, dass wir durchgekommen sind.

Die einzige Schwierigkeit, die wir gehabt haben, war in der Lehrwerkstätte in der Schule. Wir haben auch praktische Übungen gehabt und das war so, dass wir runter gekommen sind in die Werkstatt, dann hat jeder seine Zeichnungen bekommen, dann hat man sich angestellt an der Werkzeugausgabe. Und bis wir das alles gehabt haben und das Werkstück eingespannt haben war die Stunde aus und wir haben alles wieder zusammengepackt und sind wieder gegangen. Wir haben an einem einzigen Werkstück ein ganzes Jahr gearbeitet! Einmal ist mir was passiert: Da hab ich eine Kurbelwelle gemacht für eine kleine Presse. Alles ist wunderbar gegangen. Nur zum Schluss mach ich das Gewinde um einen Millimeter zu klein, hab ich mich halt verschaut. Ich hab es aber fertig gemacht und abgegeben. Der hat alles abgemessen nur dieses Gewinde nicht und ich hab einen Einser gekriegt. Da sieht man, dass Prüfungen eigentlich Schall und Rauch sind, dass oft auch viel Glück dazu gehört.

Magarete Löschl: Ich hab meine Prüfung exakt 1950 gemacht, in der Nachkriegszeit. Es war mit der Schule nicht so gut, folglich haben wir mit dem Maschinenschreiben unsere Schwierigkeiten gehabt. Ich hab nie Maschinenschreiben gelernt; wir haben irgendwann einmal eine Stunde gehabt in irgendeiner Schule. Bis wir die alle gefunden haben, bis wir alle dort waren und alles abgeräumt haben war die Stunde vorbei und wir sind wieder nach Hause gegangen. Aber wir haben das Glück gehabt, dass Maschinenschreiben damals kein Prüfungsgegenstand war. Und Stenographie – also nach der Ausbildung hätte ich nie eine Sekretärin werden können. Ich war dann ja auch nie eine. Maschinenschreiben war sowieso nix und Steno, na ja, ich glaub Langschrift hätte ich schneller geschrieben.

Aber ansonsten muss ich sagen, war's grauenhaft. Denn wir haben die schriftliche Prüfung vor Weihnachten gehabt und die mündliche nach Weihnachten, und es wusste niemand, ob er durchgekommen ist oder nicht. Erst durch den gelben Brief war es

klar. Können sie sich vorstellen, was das für Weihnachten waren. Wir haben bei der Buchhaltungsaufgabe, alle 30 oder 35, so viele waren wir damals, versagt. Also, die hätten uns alle durchfallen lassen müssen.

Was haben's gemacht? Na, sie haben uns alle durchlassen. Aber im Grund genommen waren 35 „Blöde“ dort, weil keiner hat etwas können.

Also für mich war die Prüfung nicht sehr leicht. Erstens einmal hab ich stundenlang warten müssen und ich war eh immer schon ein bisserl ein „Nerverl“. Um sieben Uhr früh war ich dort und um halb zwölf noch immer nicht dran. Na, mehr brauch ich eh nimmer sagen. In der Handelskammer schaut's ungefähr so aus wie beim „Letzten Gericht“, alles so dunkel und triste. Na und dann hab ich prompt den Präsidenten als Prüfer gekriegt – das war so ein ziemlich „Militanter“. „Zack, zack, zack“. Aber ich hab dann auch Glück gehabt, das man ja bei jeder Prüfung braucht. Ich hab den ganzen Sommer lang einen Vorbereitungskurs besucht, wo der Stoff der ganzen drei Jahre durchgenommen worden ist, und das hab ich dann auswendig gelernt. Total auswendig! Und wenn mich der was gefragt hat, hab ich nachgedacht und genau so gesagt, wie er das immer gesagt hat. Und bei der dritten oder vierten Frage hat er gesagt: „Wieso wissen Sie das so genau?“ Hab ich gesagt: Ich war in Ihrem Wiederholungskurs Herr Diplomkaufmann.“

„Ach so!“ hat er gesagt. Das hat mir natürlich schon einiges eingebracht, – trotzdem ist er auf Kleinigkeiten herumgeritten, auf die niemand anderer gekommen wäre. Ich hab alles tadellos gewusst bis auf eine Frage der Buchhaltung. Da hab ich dann vergessen zu sagen: „Wenn das Fuhrwerk fertig und abgeladen ist, dann kann man es wegschicken.“ Weil ich das nicht gesagt hab wollt er mich fast durchfallen lassen. Er hat gesagt: „Und steht das heute noch da?“ Ein bisserl eine Schikane war da schon auch dabei.

Ich muss sagen, wir haben zwar keine Lehrwerkstätte gehabt, aber trotzdem eine tadellose Ausbildung. Weil es war ein Herr für unsere Ausbildung zuständig, der auch so ein Militarist war. Wenn ich mit dem Heft zu ihm hingehen hab müssen, haben mir schon die Knie gewackelt. Aber es war dann sehr gut für die Prüfung, weil wir haben unsere Hefte tadellos geführt gehabt. Das ist ja schon ein Pluspunkt, wenn der so ein Heft aufschlägt, und es ist alles in Ordnung und schaut schön aus. Außerdem, weil ich gar

so ängstlich war, hab ich ihnen halt leid getan. Ich werde es nie vergessen. Ich weiß heute noch jede Frage, die er mir gestellt hat. Ich hab ja nächtelang nix geschlafen. Meine Mutter hat immer nur gesagt: „Wenn’st nur schon endlich dort hin gehen würdest, ich halt das nimmer aus!“ Ich hab gesagt: „Na, was glaubst, wie’s ich nicht mehr aushalte.“ Gefeiert haben wir eigentlich nicht nachher. Meine Eltern haben ja von mir erwartet, dass ich durchkomm; vor allem mein Vater, der ja auch in der Lofag war.

Gertrude Bauer: Ich hab 1957 die Handelskammerprüfung gemacht, bin in allem gut durchgekommen, nur bei einem Prüfer wäre ich fast gescheitert, weil er hat mich gefragt, wofür man Petroleum braucht und mir ist das absolut nicht eingefallen. „Zum Rostputzen“ hätte ich sollen sagen.

Friedrich Berger: Wir haben keine Gesellenprüfung gemacht, sondern haben einen Facharbeiterbrief gekriegt. Ich glaub das war der Unterschied zwischen Innung und Handelskammer. Bei uns war das so, ich hab im Jahre 1942 zu Lernen angefangen, und wir haben nach zwei Jahren schon die Prüfung machen können, weil da ja schon einige einrücken mussten. wir sind aber nicht freigesprochen worden nach der Prüfung, sondern nur im Falle einer Einberufung wären wir automatisch freigesprochen worden. Also ich hab nicht einmal zwei Jahre gelernt und hab schon die Prüfung machen können. 14 Tage vor der Prüfung haben wir noch einmal in die Lehrwerkstatt zurückkönnen, weil wir ein bisserl umlernen haben müssen. Im Werk haben wir mit Hartmetall gearbeitet, bei der Prüfung aber nicht. Und da haben wir schon so ähnliche Stücke zum Üben gekriegt, wie dann nachher zur Prüfung gekommen sind. Und wir haben eine mündliche, eine schriftliche und eine praktische Prüfung gehabt. Und einen kleinen Vorteil haben wir gehabt, wir waren in der Mollardschule bei der Prüfung, und unsere Lehrwerkstatt von der Lofag war zu dieser Zeit auch in der Mollardschule. Also ich hab’ sogar bei der Prüfung einen Lehrlingsausbilder von uns gehabt, Herrn Schramml.

Bei der „Schriftlichen“ war das „Politische“ damals sehr wichtig.

Wir hatten z.B. sieben „Fachkunde“-Fragen“ und zwölf „Reichskunde“-Fragen. Letztere waren wahrscheinlich wichtiger, als dass

ich ein Dreher geworden bin. Das Werkstück, das ich anfertigen musste, war ein Bohrkopf. Ich hätte bis am Nachmittag Zeit gehabt, aber ich war mittags schon fertig damit. Das war ohne weiteres zu schaffen. Bei uns ist keiner durchgefallen. Es haben aber auch nicht alle mitmachen können. Da war einer, der hat eine Auseinandersetzung mit dem „Jugendwalter“ gehabt, und da ist es sogar zu Tätlichkeiten gekommen – er ist fristlos gekündigt worden. Das war im September 1944 und er hat nicht mehr weiterlernen können. Seine Mutter war im Telefondienst und hat den Direktor Hitzler gut gekannt, und der hat das rückgängig gemacht, aber zurück ist er nicht mehr gekommen. Er hat gleich einrücken müssen, und die Prüfung hat er erst 1946, also nach dem Krieg gemacht. Gefeierte haben wir nicht. Es hat sich ja für uns nix geändert. Ich hab ja nur die Prüfung gehabt, aber ich war weiter Lehrbub. Das Lehrlingsgeld ist auch gleich geblieben.

Unser Jahrgang hat im Jahr 1944 auch keinen Urlaub mehr gekriegt.

Den Facharbeiterbrief hab ich mir erst nach dem Krieg am Stubenring abholen können.

Ich hab einmal Schwierigkeiten gehabt, weil nach der Lokomotivfabrik hab ich ja dann im E-Werk gearbeitet, und da hab ich mein Abschlusszeugnis herzeigen müssen. Ich hab gar nicht mehr daran gedacht, dass ich nur zwei Jahre da drinnen stehen hab. Und die haben sich das angeschaut und haben gesagt: „Sie sind ja gar nicht fertig!“ Jetzt hab ich erklären müssen, dass wir damals nur zwei Jahre gelernt haben. Aber hinten war zum Glück ein Stempel drauf der hat bestätigt, dass wir nur zwei Jahre Schule gehabt haben.

Da waren dann die Bomben, da haben's den Unterricht verlegt, dann haben wir drei Stunden Mittagspause gehabt, weil Mittags die Bombenalarm war. Dafür haben wir bis sieben oder acht Uhr in der Schule bleiben müssen. Um die Mittagszeit haben's immer die Mollardschule ausgeräumt, da waren wir halt im Kino oder sonst wo.

Otto Czischek: Wir haben hier Leute, die in den 30-er Jahren die Prüfung gemacht haben, dann welche während des Krieges und dann natürlich nach dem Krieg. Da waren gravierende Unterschiede. Als ich 1937 gekommen bin, musste man sich damals selbst sehr bemühen, dass man all das, was man sieht, auch lernt. Man musste mit „den Augen stehlen“. Man musste sich selbst darum kümmern,

dass man von einer Abteilung in die andere versetzt wurde. Ich weiß noch ganz genau, dass ich damals zum Meister gegangen bin und gesagt habe: „Ich bin jetzt schon ein Jahr da, ich möcht jetzt woanders hin.“ Ich bin dann tatsächlich auch woanders hingekommen. In der Schule hab ich eigentlich keine Schwierigkeiten gehabt und 1940 Jahr hab ich meine Facharbeiterprüfung gemacht. Und zwar haben wir das bei Shuttleworth gemacht, da war die Lehrwerkstätte und dort haben wir das Prüfstück angefertigt und in der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft war dann die mündliche Prüfung.

Nach dem Krieg war es grundsätzlich so, dass jeder Lehrling sein fertiges Stück mitgenommen hat. Er musste das nur mehr vorzeigen, es war also nicht sicher, ob er dieses Stück wirklich selbst angefertigt hat.

Erich Ganzger: Das war vorgefertigt und er musste es dort fertig machen.

Otto Czischek: Aber zum Großteil war es schon zu 2/3 fertig. In der Innung hab ich einmal mit einem gesprochen, der hat gesagt, dass es das Prüfstück in seiner Firma schon gegeben hat und wenn ein Prüfling gekommen ist, hat er es bekommen und nach der Prüfung wieder zurückgegeben. Bei den Facharbeiterprüfungen war das nicht der Fall, weil da musste man innerhalb von acht Stunden unter Aufsicht das Stück laut Zeichnung erst anfertigen. Der Prüfling hat erst direkt am Platz wo er die Prüfung gemacht, hat erfahren, was er machen muss. Zum Großteil hat er sich auch die Werkzeuge selbst mitnehmen müssen. Aber das war unter Aufsicht. Und am nächsten Tag hat dann die theoretische Prüfung stattgefunden und die mündliche. Heute ist es so, dass keine theoretische Prüfung mehr notwendig ist, wenn er die drei Jahre positiv abgeschlossen hat. Das ist erst seit ca. zehn Jahren der Fall.

Sicher war ich auch aufgeregt – bei jeder Prüfung ist man ja irgendwie aufgeregt. Aber ich glaube, nach einer Stunde Arbeit legt sich das schon.

Fangfragen? Na ja, mit den theoretischen und mündlichen Prüfungen hat es immer sehr lustige Anekdoten gegeben. Man hat erzählt, dass die alten Innungsmeister sich die Fragen, die sie dem Prüfling stellen wollten, schon aufgeschrieben gehabt haben. Manchmal ist es vorgekommen, dass der Innungsmeister und der

Lehrer der Schule nicht ganz einer Meinung waren. Oder der Prüfling hat eine Antwort gegeben, die der eine akzeptiert hat und der andere nicht, weil's nicht genauso war, wie er sich's auf seinem Zettel aufgeschrieben hat. Später in der Lofag haben wir unsere Lehrlinge noch einmal durchgecheckt bevor sie zur Prüfung gegangen sind. Außerdem gabs bei uns zusätzlichen theoretischen Unterricht. Arbeitskreise hat's nicht gegeben. Privat hat sich niemand getroffen um miteinander zu lernen. Früher war's auch so, dass man nur drei Mal antreten durfte. Heute kann man antreten sooft man will.

Johann Kainz: Ich war bei jener Gruppe, die die ersten Lehrlinge in der neuen Lehrwerkstätte waren. Es waren noch keine Drehbänke da als wir anfangen, und wir mussten Schlosserarbeiten am Schraubstock machen: „U-Stahl“ feilen, ein „S“ aus einem Blechstreifen hämmern, Winkel feilen etc. Dann sind die ersten Drehbänke gekommen, und es waren gute Drehbänke. Ich kann sagen, dass die Lehrwerkstättenausbildung in der Lokomotivfabrik zu meiner Zeit exzellent war. Wir haben auch miese Ausbildner dabei gehabt, die rein politisch drinnen gewesen sind. Aber einige haben wirklich ihr ganzes Wissen an uns weitergeben können. Meine Kriegsgefangenschaft in Russland ist mir sehr erleichtert worden durch meine gute Ausbildung in der Lofag. Am 1. September 1942 bin ich zur Facharbeiterprüfung in der Felberstraße angetreten.

Karl Rodler: Eine Frau hat damals schon Schlosser gelernt. Maschinenschlosser, 1942 oder 1943. Am Anfang als wir zu Lernen begonnen haben, haben wir Lehrgesellen gehabt, die etwas verstanden haben. Nachdem der Krieg mit Russland begonnen hatte (1941) sind die Verwundeten gekommen, und die anderen haben einrücken müssen. Wenn man den Gesellen Wein oder Zigaretten gebracht hat, hat man alles von denen haben können. Werkstücke und alles.

Aufgenommen worden sind wir mit dreieinhalb Jahren Lehrzeit. Das ist dann wegen des Krieges verkürzt worden auf zwei Jahre und in die Mollardschule sind wir nicht einmal alle 14 Tage gegangen. Aber Herr Schrammek, unser Werkmeister, hat uns dann im Betrieb Unterricht gegeben.

Doris Weißmüller: Herr Czischek, haben sie eigentlich auch weibliche Lehrlinge ausgebildet?

Otto Czischek: Für die mechanischen Arbeiten haben wir keine Mädchen aufgenommen. Nur als Technische Zeichnerinnen, die haben dann im Konstruktionsbüro gearbeitet. In der Fertigung waren bei uns keine Frauen. Ich erinnere mich nach dem Krieg, 1947, als ich wieder in die Firma gekommen bin waren drei oder vier Frauen auf den Kränen beschäftigt. Die haben sich in der Weise gut bewährt, dass sie für das Kranfahren das richtige Gefühl hatten. Also zielgenau hingefahren sind. Wir haben diese Frauen vollkommen akzeptiert.

Doris Weißmüller: Ist nie ein Mädchen zu ihnen gekommen und wollte sich ausbilden lassen?

Otto Czischek: Eigentlich nicht. Wenn sie sich erinnern können gab es in den 60-er Jahren erste Ansätze Mädchen in „männliche“ Berufe zu bringen. Wir haben verschiedenen Seminare gehabt und da wurden eben die Vor- und Nachteile für die Frauen aufgezeigt. Von Anfang an schieden schon die Berufe aus, die körperlicher Anstrengungen bedurften. Da hat man damals gesagt, dass es eventuell Lehrstellen für Mädchen in der Elektroindustrie gibt, später hat man versucht, auch die Automechaniker dafür zu gewinnen, die haben das aber abgelehnt. Nicht nur deshalb, weil es für den Betrieb sehr schwierig war, sondern auch für die Werkstätten, alle Voraussetzungen zu schaffen, die notwendig sind, um Frauen, bzw. Mädchen als Lehrlinge zu beschäftigen. Extra Sanitär- und Umkleideräume.

Ernst Tremmel: Ich bin 1942 in Wien geboren und wohnte in einer Werkswohnung in den Werkswohnhäusern. Nachdem schon mein Großvater, mein Onkel und mein Vater in der Lofag bis zu ihrem Tod beschäftigt gewesen waren, war es für mich selbstverständlich, mich als Lehrling zu bewerben. Meine Wunschvorstellung, als Dreherlehrling zu beginnen, ging trotz sehr gutem Aufnahmeprüfungsergebnisses nicht in Erfüllung. Bei dieser Prüfung waren ca. 40 Bewerber angetreten, davon wurden 14 aufgenommen. Dreher wurden vorwiegend jene, bei denen der Vater im Betrieb arbeitete. Mein Vater ist leider am 26.12.1944 in Deutschland gefallen. Als Maschinenschlosser begann ich gemeinsam mit neun Maschinenschlosserkollegen am 3.9.1956 meine 3,5 Jahre dauernde Lehre.

Unser Ausbildungsleiter war Herr Otto Czischek, dem als Lehrwerkstättenleiter die Lehrgesellen Herr Jilek und Herr Patleich zur Seite standen. Herr Jilek kümmerte sich um uns Schlosserlehrlinge und Herr Patleich war für die Dreherlehrlinge zuständig. Herr Czischek war ein strenger, aber gerechter Lehrmeister, der beim Prüfen und der Abnahme unserer Lehrstücke keine Kompromisse kannte. Darum versuchten einige von uns, mit Kreidenschmutz im Messwinkel oder in der Schiebelehre und mit anderen ähnlichen Tricks das Glück der Freigabe des bearbeiteten Werkstückes bei Herrn Jilek zu erreichen – was auch des öfteren bei ihm gelang; bei Herrn Czischek hätten wir uns das nie getraut.

Herr Czischek und Herr Jilek waren eingefleischte Nichtraucher. Sie verfolgten daher mit aller Vehemenz jeden unserer heimlichen Rauchversuche im Toilettenbereich. Wenn dann über die WC-Kabine ein bisschen Rauch aufstieg, war Herr Jilek schon schnellstens zur Stelle und führte manchen Erwischten am „Ohrwaschl“ haltend im Triumphzug unter dem Gelächter der Nichtbetroffenen in den Lehrwerkstättenraum zu seiner Arbeit zurück.

Die Berufsschule besuchten wir alle gemeinsam jede Woche am Dienstag. Natürlich hatten wir Lofag-Lehrlinge durch unsere Anzahl in der Berufsschulklasse immer eine Vormachtstellung. Neben der Berufsschule gab es auch einmal pro Woche am Mittwoch-Nachmittag noch zusätzlich Betriebsunterricht im Arbeiterheim auf dem Werksgelände. Da stand technisches Zeichnen mit Herrn Ing. Wondrak, Fachrechnen mit Herrn Jilek und Fachkunde mit Herrn Czischek auf dem Stundenplan. Das Steckenpferd des Herrn Jilek waren die Wechselrädlerermittlungen. Unzählige Übungsaufgaben mit dem 127-er Zahnrad brachten uns schon manchemal völlig zur Verzweiflung.

Die Grundausbildung für Metallberufe absolvierten wir alle in der Lehrwerkstätte, danach arbeitete ich als Lehrling im Prüflabor für Werkstoffprüfung bei Herrn Ing. Kiessling, in der Amateurenwerkstätte bei Herrn Ohlschnegger, in der Blechschlosserei bei Herrn Hauptfleisch und in der Rohrschlosserei bei Herrn Towarek (Schwager des Bundespräsidenten Jonas).

Im Jahre 1960 legte unser Jahrgang in Simmering erfolgreich die Facharbeiterprüfung ab. Am 2.3.1960 bekam ich den Facharbeiterbrief und beendete somit meine Lehrzeit. Der Grundstein für meine weitere berufliche Laufbahn war durch die umfangreiche, sehr gute Ausbildung in der Lofag gelegt.

Frauen in der Lofag

Margarete Löschl: Zu meiner Zeit gab es Kranführerinnen, die hab ich gekannt. Aber in der Werkstätte selbst gab es, glaube ich, keine Frauen.

Rudolf Schleifer: Im Block 3, in der „Mechanischen“ hat's Frauen gegeben, in der Dreherei, Hoblerei, Fräseerei, Schweißerei. Dort sind während und nach dem Krieg die Mehrzahl der großen Hallenkräne von Frauen geführt worden. Manche Kranführerinnen waren einmalig, die haben ganz genau gewusst wann man mit seiner Arbeit fertig war, und schon war sie da mit dem Kran, um das bearbeitete Stück wegzuheben.

Das waren alles angelernte Frauen. Die haben dann alle bei Herrn Schuster, dem für Kranführerprüfungen zuständigen Meister, ihre Prüfung abgelegt. Das Kranfahren war ziemliche Gefühlsarbeit; immerhin hatten die Kräne im Block 3 eine Tragfähigkeit bis zu fünf Tonnen. Die letzte Frau, an die ich mich erinnern kann, die war sogar in der „Schrauben-Partie“, die an einer Gewindeschneidemaschine gearbeitet hat. Das war aber später, erst während der USIA-Zeit.

Rudolf Steininger: Während des Krieges, in der Schweißerei, wo ich auch beschäftigt war, wurden auch Frauen zum Schweißen angelernt und haben dort meistens in zwei Schichten gearbeitet. Nach dem Krieg, Ich bin ja erst zwei Jahre später „heimgekommen“ waren dort keine Frauen mehr beschäftigt.

Doris Weißmüller: Wie war denn das eigentlich mit der Bezahlung? Sind Frauen sehr viel schlechter bezahlt worden als Männer?

Erich Ganzger: Soweit ich mich erinnern kann, sind die Frauen genauso bezahlt worden wie die Männer, wenn sie die gleiche Arbeit gemacht haben.

Margarete Löschl: Ich hab einen Chef gehabt, der hat Frauen um 30 überhaupt nicht aufgenommen, weil er Angst gehabt hat, dass sie schwanger werden. Und dann ist er davon ausgegangen, dass

die Frauen eh verheiratet sind und das Geld nicht so dringend brauchen. Aber dann haben Gott sei Dank die Burschen zum Bundesheer gehen müssen und sind lange weggewesen. Dann hat er nicht gewusst wen er aufnehmen soll.

Doris Weißmüller: Hat's irgendwelche Spannungen gegeben zwischen Männern und Frauen, die in der selben Abteilung gearbeitet haben. Was ich meine ist, dass eine Frau mal gesagt hat, das kann ich jetzt nicht machen, das ist mir zu schwer. Kannst du mir nicht helfen?

Rudolf Steininger: Die Frauen haben ihre Arbeit machen müssen, ohne, dass ihnen jemand geholfen hat. Manchmal waren wir sogar boshaft und haben uns gefreut, wenn sich eine Frau geplagt hat. Während der Kriegszeit hat's so Schweißkabinen gegeben, und da haben die Frauen schweißen müssen. Aber da war kein Mann behilflich. Außer dem Partieführer oder dem Meister ist keiner hingegangen und hat die irgendwie unterwiesen oder ihnen etwas erklärt. Aber das haben sie auch bei den Lehrlingen nicht gemacht.

Margarete Löschl: Im Büro war es anders, das war eine Ausnahme. Im Büro haben die Herren z.B. einer einzigen Dame geholfen. Die hat keinen Finger rühren müssen, aber nur einer Jungen. Einschließlich meines Vaters. Wir haben ja keine alten Damen gehabt und da waren die Herren schon sehr charmant. Ich bin immer ganz gut durchgekommen, natürlich kameradschaftlich, nicht auf irgendwelche andere Art.

Die „Banamühl“

Erich Ganzger: Ich bin 1951 in die Lokomotivfabrik gekommen und den Ausdruck hab ich von Anfang an gehört. Ich glaube, der Ausdruck ist von den Leuten abgeleitet worden, weil so viele Unfälle passiert sind. Ich kann mich nur in dem Zusammenhang an diesen Begriff erinnern.

Josef Kosina: Ich kann mich erinnern, da war ich so zwölf oder dreizehn Jahre alt, hat im zweiten Stock bei uns ein gewisser Peter Schweinzer gewohnt. Und eines Tages hab ich ihn gefragt, weil er so abgearbeitete Hände gehabt hat: „Wo arbeiten Sie?“ Darauf sagt er: „Draußen in Floridsdorf in der „Banamühl.“ Das war für mich dann der Begriff für die Lofag. Ich hab nie Lokomotivfabrik gesagt sondern immer nur „Banamühl“. Das war 1928 oder 1929.

Friedrich Berger: Ich glaub eher, dass da eine Knochenmühle gestanden ist, weil das auch schon in der Zeitung gestanden ist. Und die Überlieferung, dass dort so viele Unfälle waren, die stimmt sicherlich auch. Aber die Überlieferung ist sicher von der ehemaligen Knochenmühle, wenn die wirklich dort gestanden ist. Wie ich angefangen hab zu lernen haben's mich gefragt: „Wo fangst an?“ Die Antwort war immer:

„In der Banermühl!“ Das war normal. Es werden bei uns aber nicht mehr Unfälle gewesen sein als irgendwo anders.

Anton Österreicher: Meine Frau hat erzählt, dass Ihr Onkel, der auch in der Lofag gearbeitet hat, erzählt hat, dass es hinter der Fabrik sehr schlecht gerochen hat. So wie wenn dort wirklich Knochen oder irgend etwas anderes verwertet wurden. Er hat immer gesagt, dass es dort hinten so fürchterlich gestunken hat. Das ist zur „Banamühl“ zu sagen. Ich glaube schon, dass das stimmt, denn meine Frau hat gesagt, dass sie oft gehört hat, dass hier Tierknochen verwertet wurden.

Erich Ganzger: Angst hab ich keine gehabt, als ich dort angefangen hab. Ich hab vor der Lofag in einem Bergwerk gearbeitet, fast 1000m unter der Erde. Dort hatte man anfangs wirklich Angst. In

einem Metallverarbeitenden Betrieb gibt's für Angst keinen Grund. Daher hat mich der Begriff „Banermühl“ nicht erschüttern können.

Doris Weißmüller: Ihre Frauen haben auch keine Angst gehabt um Sie?

Erich Ganzger: Denen haben wir ja auch nicht alles erzählt, wie es da so zugeht.

Anton Österreicher: Es war in den Jahren 1945 bis 1946, als die Russen in unserer Lokomotivfabrik die Maschinen und Einrichtungen demontierten. Tag und Nacht erfolgte die Demontage und das Verladen von Werkzeugmaschinen, Generatoren, Kesseln, zum Transport in die Sowjetunion. Alles Brauchbare wurde weggebracht. Unsere Uhren und unsere Akkutaschenlampen haben wir sorgsamerweise in einem Kleiderkasten eingesperrt, da sie sonst weggewesen wären.

Die Hallendächer waren durch die Bombentreffer größtenteils zerstört. Es regnete an diesem Tag in Strömen und am Boden der Halle gab es unzählige Wasserpfützen. Ich arbeitete zu dieser Zeit mit einem alten Kollegen in der Nachtschicht. So gegen 24 Uhr kam plötzlich ein Russe gelaufen und schrie fürchterlich: „Towarischtsch dawaj, dawaj, dawaj!“ Wir nahmen rasch unsere Handlampen und Werkzeugtaschen und liefen mit ihm in die Schmiede. Da es dort stockdunkel war, sahen wir erst im Schein unserer Handlampen eine Gestalt in einer Wasserpfütze stehen. Wir stellten sofort fest, dass der Mann mit einer Hand in einem offenen Kranschalter und damit in dem Starkstromkreis geraten war. Ich riß mir meine Arbeitsbluse vom Körper, nahm sie an den Ärmeln, schlang sie dem Russen um den Kopf und Hals, dann zog ich ihn vom Kranschalter weg. Sofort begann ich mit Wiederbelebungsversuchen, wie wir sie in der Berufsschule gelernt hatten, es gab damals noch keine Mund-zu-Mund-Beatmung, auch keine Herzmassage. Mehrere Russen standen nach einiger Zeit teilnahmslos um uns herum bis ich sie anschrie: „Holt sofort einen Arzt oder einen Krankenwagen!“ Dann dauerte es noch zirka eine dreiviertel Stunde, bis ein Sanitätswagen kam. Gemeinsam versuchten wir noch alles mögliche, aber der Verunglückte starb noch unter unseren Bemühungen. Wer den Schalterdeckel abmontiert hatte und damit diesen Unfall eigentlich

verursacht hatte, konnte nicht ermittelt werden. Später erfuhren wir noch, dass zum Zeitpunkt des Unfallbeginnes, als der Russe verzweifelt um Hilfe schrie, alle seine Kammeraden ihm nicht gehofen haben, sondern eiligst davongelaufen sind.

Friedrich Berger: Wenn man gesagt hat Lokomotivfabrik, ist es oft verwechselt worden mit der Hauptwerkstätte der Bundesbahn. Aber die „Banamühl“ hat jeder kennt und gewusst wo sie ist.

Johann Schließer: Während des Krieges waren bis zu 8.000 Leute dort beschäftigt. Da waren die meisten unqualifiziert. Arbeitsunfälle gab's da genug.

Anton Österreicher: Ein Unfall hat sich abgespielt im Zweierblock. Das war ein Reparaturschlosser mit Namen Havranek. Der hat die Kräne gewartet, also geschmiert u.s.w. Und da ist er immer von einem Kran zum anderen hinübergehüpft und oft und oft haben wir ihm gesagt: „Havranek, du wirst einmal ein Pech haben. Entweder führt dich einer nieder, zwicken sie dir den Fuß ab, oder sonst was.“ „Ah, mir geschieht schon nix“ hat er immer gesagt. Und einmal ist er auf einen Kran hinauf, auf einmal großer Wirbel, sind alle hingelaufen, Hauptschalter raus. Der Havranek ist oben. Wie ist das passiert? Da ist ein Schweißer unten vorbei gegangen und hat die Füße vom Havranek runterhängen gesehen. Er hat raufgeschrien, aber der Havranek hat sich nicht gerührt. Schreit er wieder und wieder, aber er rührt sich nicht. Ist er natürlich gleich zum Schalter gelaufen und hat abgedreht. Jetzt haben's dann geschaut und der Havranek ist oben gesessen und mit dem Kopf irgendwo angekommen, entweder an den Sicherungen oder an den Stromabnehmer. Diese Kräne sind von uns mit einem Aggregat gespeist worden, das hat 315 Volt Spannung geliefert bei nur 15 Hertz Frequenz – eine ganz teuflische Spannung. Eine niederfrequente Wechselspannung, die ist sehr gefährlich. Und dann haben's die Rettung und die Feuerwehr geholt und ihn runtergeholt, in einem Bergesack ist er runtergeseilt worden. Er hat Verbrennungen am Kopf und im Gehirn gehabt. Er ist dann im Krankenhaus gestorben.

Otto Czischek: Ich hab auch einen Unfall erlebt, etwa im Jahr 1937. Es waren damals bekanntlich alle Drehmaschinen mit Trans-

missionswellenantrieb. Das heißt an der Decke war die Transmissionswelle, die dann über Treibriemen zehn verschiedene Drehbänke angetrieben hat. Die Riemen haben sich im Laufe der Zeit gedehnt und sind durchgerutscht. So war es notwendig, dass die Riemen gekürzt und dann wieder montiert wurden. Zu diesem Zweck hatten wir einen Sattler, der schon sehr viele Jahre in der Lokomotivfabrik war und dieses Metier tadellos beherrscht hat. Eines Tages musste er auch einen Riemen, den er abgeschnitten hat, wieder montieren. Er hat sich erspart die Transmission abzustellen, es sind ja zehn Maschinen dran gehängt, das wäre also eine Unterbrechung für zehn Arbeiter gewesen, die alle im Akkord gearbeitet haben. Er hat das also immer bei laufender Transmission gemacht. Das ist ganz schön gegangen, wenn man den Riemen so halb auf das Rad gespannt hat und einen Schwung gegeben hat, war der Riemen drauf. Eines Tages musste er mit der Leiter hinaufsteigen und wollte den Riemen montieren, ist mit seiner Jacke hängengeblieben, die Transmission hat ihn dreimal durchgedreht und dann ist gleich das Blut geronnen. Das war der fürchterlichste Unfall, an den ich mich erinnere. Fazit war natürlich, dass man nachher gesagt hat „Eigenschulden“. Erstes Gebot: Abstellen der Maschine!

Kurt Kryzan: Mitte der 50-er Jahre gab's einen Transportunfall“. Wir haben die „Indischen Loks“ gebaut und für die Feuerbüchsteile – das sind große Blechteile – wurden Gesenke aus Gusseisen gemacht. So ein Gesenkteil hat vielleicht 1,5 Tonnen gehabt, wurde im Werksgelände transportiert, und ist in der Halle an einer morsche Stelle des Fußbodens eingebrochen, und der Transportwagen ist mit einem Rad hängengeblieben. Der Transporteur hat geglaubt, er kann das 1,5 Tonnen schwere Trumm halten, ist nicht weggesprungen, das ist gekippt und auf ihn draufgefallen. Mir wurde nur gesagt, er war total zerquetscht und gleich tot.

Friedrich Berger: Das war ja damals während des Krieges, da hats einem Dreher den Kopf abgeschnitten, auf der Karusselldrehbank. Der ist mitgefahren und das war eigentlich verboten. Er ist unters Messer gekommen, und der Kopf war ab.

Rudi Schobesberger: Mein Bruder war auch in der Elektrowerkstätte, stand oben auf der Leiter und hat dort gearbeitet. Und unten ha-

ben Sie eine Leiter gebraucht, es ist einer gekommen und zieht die Leiter weg und hat gar nicht geschaut, dass da einer draufsteht. Mein Bruder ist die ganze Höhe heruntergefallen. Gott sei Dank nicht auf eine Werkzeugmaschine, weil sonst wäre er tot gewesen. Er ist dann auch sofort ins Spital gekommen, das war glaub ich 1946.

Anton Österreicher: Unten in der Gießerei hat's einen Lastenaufzug gegeben, da ist nur Koks und Kohle transportiert worden und ist dann oben in die Gicht reingeworfen worden. Da war mitfahren verboten. Einmal war eine Glühlampe kaputt und der Kollege Strasser hat den Auftrag bekommen die Glühlampe oben auszuwechseln. Nachdem er eine längere Leiter gebraucht hat, hat er die in den Aufzug gestellt, selber hat er ja nicht mitfahren dürfen und hat den Aufzug rauffahren lassen. Oben hat's einen großen Kracher gemacht und aus der „6-er Leiter“ ist eine „3-er Leiter“ geworden. Es war oben nämlich nur mehr ein halber Meter Spielraum.

Rudolf Schobesberger: Noch etwas Lustiges: Ich war im Lohnbüro und dort war eine Barriere beim Eingang, damit die Leute nicht zu den Schreibtischen konnten. Ich war sehr gelenkig und bin immer mit einem Sprung über die Barriere gehüpft. Die Kollegen haben alle gelacht und Bravo geschrien. Einmal bin ich hängen geblieben mit dem Fuß und war in der Stellage vis a vis im Fach drinnen. Aber ich hab mir nicht weh getan, ich war ja sehr gelenkig.

Anton Österreicher: Wir haben einen Kupferdraht verwendet, und wenn der neu ist, ist der wie Stahldraht. Mit meinem Lehrbuben haben wir den Draht aufrollen müssen. Und ich sag noch zum Lehrbub: „Halt den Draht fest, wennst den auslässt, rollt er zusammen wie eine Feder, da kann man sich schwer verletzen.“ Und ich roll und roll und er hält. Auf einmal lässt er den Draht aus, der Draht rollt sich zusammen und mir in den rechten Fuß in die Wade hinein – vielleicht fünf oder sechs Millimeter hinein. Watschen hab ich ihm keine gegeben, das kann ja jedem passieren, aber ich hab geglaubt mich zerreißt's. Bei der Sanität bin ich verbunden worden. Am nächsten Tag ist das immer ärger geworden. Am zweiten oder dritten Tag hab ich schon nicht mehr gehen können, bin ich rein ins Unfallkrankenhaus. Dort hat der Arzt mit mir geschimpft und gesagt: „Ihr kommt's immer erst, wenn ihr schon eine Blutvergiftung“

tung habt. Warum kommen Sie nicht schon früher?“ Sag ich: „Da müssen’s den Herrn Dr. Schramek fragen.“ „Und wer ist das?“ „Na unser Betriebsarzt!“ Da hat er den Kopf geschüttelt.

Josef Kosina: Jetzt etwas Lustiges über den Herrn Dr. Schramek. Ich bin im Konstruktionsbüro und der Herr Oberingenieur Welant schaut mir zu. Fragt er mich: „Was haben’s denn mit der linken Hand?“ Sag ich: „Ich weiß nicht, ich kann sie nicht mehr gescheit bewegen.“ Sagt er, ich soll zum Dr. Schramek gehen. Am nächsten Tag bin ich gegangen und der sagt mir, dass er mir eine Injektion geben muss. „Um Gottes Willen“ hab ich mir gedacht. Ich hab ja eine Angst davor, da wird mir ganz schlecht, ich kann das nicht sehen. Sag ich: „Herr Dr. Schramek, bitte tun Sie jetzt noch nix.“ Ich bin also nach Hause gegangen, und weil meine Frau krank war hab ich das Geschirr abgewaschen. Also immer kalt, warm, kalt, warm. Und siehe da es ist immer besser geworden. Nach acht Tagen konnte ich mich wieder ordentlich bewegen. Wie mich der Schramek wieder sieht sagt er: „Na, was ist mit Ihnen, sollen wir spritzen?“ Sag ich: „Nix tun wir spritzen, ich kann die Hand schon wieder bewegen.“

Otto Czischek: Eine Erste Hilfestation war immer in unserem Werk. Später ist dann auch Herr Dr. Schramek gekommen, ein Herzspezialist. Ich glaube er war jeden Nachmittag bei uns draußen. Ich kann mich nur erinnern, dass es für uns Sportler schon sehr günstig war. Am Sonntag haben die immer irgendwelche Wehwechen beim Fußballspielen gekriegt und da war’s am Montag natürlich sehr gut, wenn wir zum Herrn Dr. Schramek gehen konnten. Wir wurden dann die ganze Woche jeweils eine halbe Stunde lang bestrahlt. Da waren sehr viele, die da gesessen sind, nicht nur die Fußballer, sondern auch die Stemmer, die Tennisspieler, u.s.w.

Ich erinnere mich, dass es eine Zeit gegeben hat wo in jeder Abteilung mindestens einer verpflichtet wurde den Rot-Kreuz Kurs zu machen. Jeder Meister und Abteilungsleiter war verpflichtet Erste Hilfe leisten zu können.

Jedes Mal wenn ein Unfall in einem Betrieb passiert, wird der Unfall dann untersucht. Dafür war ein Unfallingenieur zuständig und ein Arbeitsinspektor, die haben den Arbeitsplatz genau kontrolliert und irgendwelche Auflagen erteilt. Vor allen Dingen dann, wenn nicht ganz konkret die Schuld dem Arbeitnehmer zuzuordnen

war. Bei den meisten Unfällen hat sich herausgestellt, dass sie aus Unvorsichtigkeit oder durch die Schuld des Einzelnen entstanden sind. Ich denke z.B. an die Dreher, die haben früher ihre Messer selbst geschliffen, bei jeder Schleifscheibe ist eine Schutzbrille im Kasterl gewesen. Und wenn es einer sehr eilig hatte, der hat dann ohne Schutzbrille geschliffen. Da kann er aber ein Pech haben und das Auge verlieren.

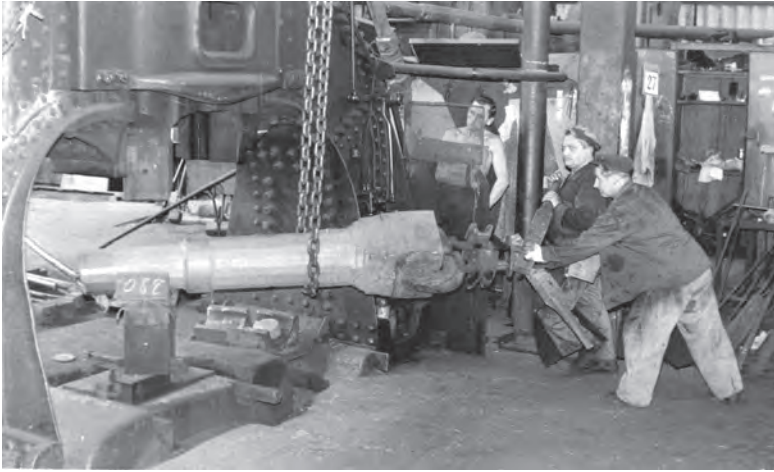
Anton Österreicher: Dr. Schramek war ein Herzspezialist und ein guter Diagnostiker. Mein Arbeitskollege hat immer wieder Schmerzen in der linken Brustseite gehabt und keiner hat ihm so richtig sagen können, was er eigentlich hat. Irgendwann sind wir miteinander runter zum Arzt gegangen. Dr. Schramek hat ihm gleich gesagt: „Sie haben einen Herzklappenfehler.“ Und das war auch so.

Rudolf Schobesberger: Unter den Angestellten hat es auch einmal einen Unfall gegeben und das Unfallopfer war ich. Wir haben damals die Auszahlungsgelder mit dem Firmenwagen zu viert – der Chauffeur, ich, der Küchenchef und der Chefportier – von den Banken geholt. Chauffeur war Herr Svoboda. Wir fahren also in den 20. Bezirk und auf einmal fährt der Svoboda ohne zu bremsen auf einen Mercedes zu, der gerade aus einer Seitengasse rauskommt. Ich denk mir noch: „Was ist denn mit dem Svoboda los.“ Da sehe ich, dass der eingeschlafen ist neben mir. Wir sind dem Mercedes in die Breitseite reingefahren und haben ihn umgedreht. Da ist der Svoboda wach geworden und hat gefragt: „Was war denn?“ Ich hab zuerst gedacht, es ist ein Überfall, als da einer an meine Scheibe geklopft hat und gefragt hat: „Kann ich für Sie etwas tun?“ Momentan war ich so erschrocken, ich hab die Scheibe auch nicht runterlassen „nein, nein, Sie können nix für mich tun“. Der Svoboda ist dann telefonieren gegangen. Ein anderer Firmenwagen hat mich mit den Geldern abgeholt.

Franz Hoffmann: Also ich möchte schon eine Lanze brechen für Herrn Dr. Schramek. Hab ich gesagt: „Herr Doktor, am Abend bin ich immer derartig müde, das ist ein Wahnsinn. Aber merkwürdig ist, wenn ich auf den Tennisplatz gehe, bin ich wieder ganz frisch.“ Sagt er: „Das ist ganz normal, weil wenn einen die Arbeit nicht freut, dann ist das so.“

Anton Österreicher: Einmal hab ich Schicht gehabt, es war ca. neun Uhr abends, wir haben bis dreiviertel elf gearbeitet, und was eigentlich nie meine Art war, bin ich an dem Abend einmal in die Kesselschmiede gegangen. Wie ich beim zweiten Tor rein komm hör ich schon „Hilfe“ schreien. Ich lauf vor – da waren zwei Bohrmaschinen – eine war besetzt von einem Bulgaren, und der hat eben um Hilfe geschrien. Finster war's. Auf einmal sehe ich, dass die Bohrspindel ihn ganz langsam an seinem Hemd reindreht. Mit beiden Händen hat er versucht sich abzustützen – neben ihm war die Nottaste, aber er ist nicht darauf gekommen, dass er die drücken könnte. Als ich das gesehen hab, bin ich zum Hauptschalter und hab den runtergerissen. Bis auf ca. 10 cm hat's ihn schon zur Bohrspindel reingedreht gehabt, der wäre sicher tot gewesen, wenn ich nicht zufällig vorbeigekommen wäre. Diese losen Kleider waren in der Lofag ein großes Unfallrisiko. Später war es so, dass sie nur noch zu zweit auf der Bohrmaschine arbeiten durften, und der Werkmeister oder Partieführer hat jede Stunde seine Arbeiter abklappern müssen, ob eh alles in Ordnung ist.

Karl Stuiber: Einmal ist in der Schmiede der „Bär“ auseinandergebrochen und da hat mein Chef in der Reparaturwerkstatt, der alte Herr Schuster, zu mir gesagt: „Pass auf, du kommst eh vom Brückenbau, du kannst eh stemmen, du bleibst in der Nacht da, wir arbeiten durch, weil der „Bär“ muss morgen in der Früh wieder funktionieren.“ Der größte Hammer war vier Tonnen schwer. Der, der gerissen ist, hatte ca. 1,5 Tonnen. Ich hab mir also alles hergerichtet, Augengläser gegen die Splitter, die wegspritzen, und Meiseln. Aber der Guss war so hart, dass jedes Mal, wenn ich mit dem Meisel angekommen bin, war der Meisel hin. Auf einmal hat so ein Splitter die Augengläser durchschlagen und ist im Glas und im Aug steckengeblieben. Da war's ca. elf Uhr in der Nacht, die Kollegen haben mich dann ins AKH in die Augenklinik gebracht. Der Arzt hat mich untersucht. Ich hab einen kleinen Augenschaden von diesem Unfall, aber ich bin schon fast 70 und brauch immer noch keine Augengläser.



Der Dampfhammer

Otto Czischek: Es war Grundsatz, dass alle, die aufgenommen wurden, sich einem ärztlichen Test unterziehen mussten. Auch die Erwachsenen haben eine Laufkarte bekommen, mussten sich beim Arzt vorstellen, und wenn die Karte ausgefüllt war, dann wurden sie eingestellt.

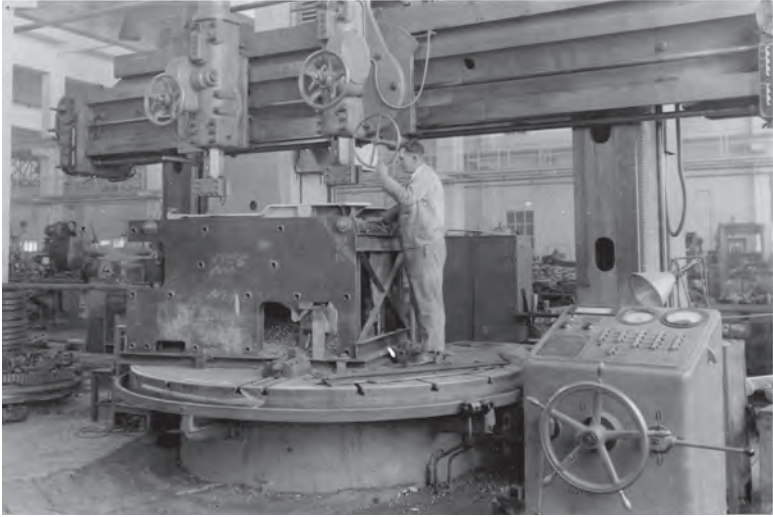
Margarete Löschl: Bei Dr. Schramek hat's nur zwei Sachen gegeben: Abnehmen oder Aufhören zu rauchen.

Johann Kainz: Nur eine kurze Geschichte: Mein Vater hat sich nicht sehr wohl gefühlt und ist zum Betriebsarzt gegangen. Der hat zu ihm gesagt: „Ja Herr Kainz, trinken's nicht so viel.“ Sagt mein Vater: „Ich bin Antialkoholiker.“ Darauf er: „Na, dann müssen's zum Rauchen aufhören.“ „Ich rauch auch nichts.“ Darauf wieder der Arzt: „Na, jetzt weiß ich nicht mehr was ich sagen soll.“

Adolf Koncek: Zu dieser Zeit, in den 50er-Jahren gab es Gerede dahingehend, dass die „Banamühl“ den Namen daher hat, dass eben so viele Unfälle passiert sind. Zu der Zeit sind ja oft solche Geschichten erzählt worden, wie von dem, der auf der Karussell-Drehbank umgekommen ist. Und während meiner Tätigkeit in der Lofag

haben sich auch tatsächlich einige Unfälle ereignet: Da ist der Mann der Kranführerin von einem tonnenschwerem Gesenk erschlagen worden, und einmal ist jemand in den Stromkreis geraten.

In diesen vier Jahren, in denen ich dort beschäftigt war, hat es mindestens drei oder vier tödliche Unfälle gegeben.



Die Karusseldrehbank

Johann Kainz: Über den Unfall, bei welchem dem Dreher der Kopf abgerissen wurde: Das war der Karusseldreher Kurt Skola. Er war knapp vorm „Freiwerden“ und ich habe mit ihm noch eine Stunde, bevor er diesen Unfall gehabt hat, gesprochen. Er hat von sechs bis zwei Uhr Schicht gehabt, und ich war in der Normalschicht und bin zu Mittag essen gegangen. Als ich zurückgekommen bin, bin ich wieder nach hinten gegangen. Damals war ich bei der Kontrolle beim Herrn Meister Meier, und er hat mir gesagt, dass ein Unfall geschehen ist. Er müsste selbst einmal nachsehen, wer das ist. Da war noch der damalige Reparaturmeister, Herr Schuster, der Mann der die Verunglückten immer geborgen hat. Es war schon alles abgesperrt. Der berühmte „Eiserne Transportwagen“ ist schon dagestanden, alles mit Packpapier abgedeckt. Und dann habe ich erst erfahren, dass es der Kurt Skola war. Er hat an einer Karussell-

drehbank mit einer Lafette gearbeitet und ist da leider mitgefahren, obwohl es verboten war. Aus gutem Grund war es verboten mit dem Werkstück mitzufahren. Ein Drehmesser hat ihn erwischt. So passierte der Unfall.

Am Jedleseer Friedhof hat er noch ein Ehrengrab, von den Kollegen der Lokomotivfabrik. Ich weiß, wo sein Grab ist, denn sein Onkel war Meister bei uns. Es befindet sich ganz am Ende des Jedleseer Friedhofs. Dort müsste auch das Unfalldatum eingraviert sein. Ein schwarzer Grabstein, schwer zu finden.

Anton Österreicher: Die Hallen waren mit Schienen versehen. Und neben den Schienen war ein Holzboden, und der war eingebrochen. Ein Elektrokarren, auf dem ein schweres Gesenk geladen war, ist in die Halle hineingefahren, steckengeblieben und etwas gekippt, echt schief gestanden. Und jetzt wollte der Herr Winkler diesen Wagen wieder geradestellen und etwas darrunterlegen, dass er weiterfahren kann. Er hat es mit einer Winde versucht, die er an den Schienen angehalten hat. Aber die Winde ist auf der Schiene abgerutscht – Eisen auf Eisen -, dadurch ist der Wagen natürlich ganz heruntergekippt. Er ist nach hinten gefallen, das Gesenk ist ganz heruntergerutscht und hat ihn erschlagen!

Arbeitsalltag, Arbeitsbedingungen, Betriebsklima

Alois Leimbeck: 1943 hat es ein Modell gegeben, ich glaub das hat man damals dem Nölle (Anm.: dem damaligen Betriebsleiter) zu seinem Geburtstag gemacht. Eine 52-er Dampflokomotive im Maßstab 1:20. Da konnte man richtig darauf sitzen, sie ist mit Druckluft angetrieben worden. Die Lehrwerkstätte war mit großem Eifer dabei, aber auch andere Abteilungen, wie z.B. die Gesenkschlosserei haben mitgearbeitet. Alleine den kleinen Kessel bzw. die Armaturen zu fertigen war eine mühsame Handarbeit. Heute wäre das eine Spielerei mit den modernen Werkzeugmaschinen. Alles musste mit der Hand zugeschnitten und gebohrt werden. Aber am Ärgsten waren die Feilarbeiten an den Kulissen für die Steuerung. Das ist zuerst ausgebrannt worden, dann haben wir feilen müssen; grob vorfeilen, schleifen, dann ist es zum Härten gekommen; danach war alles verzogen. Das ist eine Arbeit, die kann man heute gar nicht mehr bezahlen. Der in einer Kurve laufende Gleitstein war nur grob vorgerichtet auf ein bestimmtes Maß, alles andere war dann schon Handarbeit. Wenn man Glück hatte und es gut lief, hat man höchstens einen Vormittag daran gearbeitet; aber wenn es schlecht ging, gleich den ganzen Tag. Erst dann ist er vom Kontrollor abgenommen worden. Erst nach einer Prüfung, ob er wirklich geht, hats einen Stempel gegeben, dann ist er erst zur Montage freigegeben worden. Dann hat jeder, der montiert hat, noch seine Prüfnummer anbringen müssen. Dass man nicht sagt, Kollege, du hast etwas zusammengedreht. Ich hab damals Nummer 13 gehabt, das weiß ich heute noch. Die Reichsbahn hat auch den Stempel draufgeben müssen. Da war der alte Herr Hauptfleisch, der Bucklige, der hat noch sein Holzkisterl gehabt mit dem Stempel, da ist er hergerudert wie ein „Duckanterl“, der hat gestempelt nach der Zeichnung, ist eh klar, + – Maß, wenn es nicht genau war: Ausschuss. Von der Bohrererei war Herr Ing. Leitgeb der Chef, der Lechner, der Kleine war der Meister, da waren Frauen auf den kleinen Bohrmaschinen, was haben die schon gewusst? Da hat es gekracht und der Bohrer war gebrochen. Es ist jedes Mal ein Ausschussbericht geschrieben worden. Eine Fehlermeldung: Verwendbar oder nicht verwendbar – nachbestellen! Da ist hinten auf den Arbeitsschein draufgestempelt worden: „40 Stück Amboss“; von den 40 haben wir

nur zwölf genommen, die dem Maß entsprochen haben. Die zwölf sind bestätigt worden, die hat man verrechnen können. Die anderen hat man „in den Himmel schreiben“ können. Der Abteilungsleiter hat ja den Fehlerbericht bekommen, das war der Leitgeb, von den Maschinenarbeitern, der hat das gegenzeichnen müssen.

Die Materialscheine musste der Partieführer holen, da musste er jeden Monat sehen, dass er auf sein Geld kam. Die Zeit ist vorgegeben worden, da hat er schauen müssen, dass er das „Geld“ für seine 20 Leute zusammen hat. Da hat es Pfenniggeld gegeben. Drei Minuten für das, zehn Minuten für dies. Die Montage hat dann eine oder zwei Stunden ergeben. Da mussten 40 Leute 200 Stunden zusammen zahlen. Diese Ausschussware und Nacharbeitssache musste immer wieder bestätigt werden. Es ist ja nicht der Mann belastet worden, nur die Abteilung. Überhitzerkasten einbauen, Siederohre einbauen, den Blaskopf und den Rauchfang montieren, das war eine Partie mit vier Mann, die waren schon eingespielt. Wenn einer einmal müde war, haben eben die anderen drei gearbeitet. Dann war eben der erste dran. Da hat man gewusst, für die und die Arbeit sind so viele Stunden vorgesehen. Nur hat man schauen müssen, dass man wenn es einmal schlechter geht, Reserven hat. Das ist zum Schluss auch nicht mehr gegangen. Dann ist sehr oft der Kran nicht gegangen, das war Stehzeit, das war günstig. Es ist ja sehr viel von auswärts gekommen, zum Beispiel damals wurden bei uns keine Achsen gefertigt, die wurden angeliefert und von uns eingebaut. Was bei uns gemacht wurde, war der Kessel, der Hauptrahmen der Lokomotive und das Führerhaus. In der Montierung ist dann alles zusammengebaut worden. Wir haben die Maschinen ja fahrbereit übergeben müssen.

Herr Mattes: Ich habe in der Schmiede gearbeitet wo wir 1,5–4 Tonnen schwere Stücke zu bearbeiten hatten. Der große Hammer hat zehn Tonnen und das Schafott unten hat 7,5 Tonnen gehabt. Da kam dann der Kern hinein und der Bär mit vier Tonnen Gewicht schlug drauf. „Da ist man mit einem Fuß im Grab gestanden“. Wenn da einer gesagt hat: „Hinauf mit der Zange“ und der hat einmal daraufgehaut und das ist nicht richtig aufgelegt worden, hat der die Hand oder irgend etwas anderes gebrochen gehabt.

Anton Österreicher: In der Schmiede stand eine 900 Tonnen Presse, diese hat mit einem Pressdruck die Feuerboxen aus einem 20 mm

Blech geformt. Oben war die Form und unten das Gesenk: Da ist das glühende Blech daraufgekommen und durch den hohen Pressdruck von 900 Tonnen ist es in die gewünschte Form gebracht worden. Das ist dann herausgenommen und abgeschnitten worden und die Feuerbox war fertig. Der hohe Druck dieser Presse ist von einem großen „Blunscher“, wie wir gesagt haben, gekommen. Da war ein großer Zylinder auf dem war ein Kolben mit einem riesengroßen Behälter und in diese Behältern sind „16 Waggon“ Roheisen drinnen gewesen. Also ein sehr hohes Gewicht. Und mit Hochdruckpressen, das heißt mit Kolbenpumpen hat man das Wasser in diesen Zylinder hineingepresst, und das Wasser hat diesen Kolben immer hochgedrückt, und wenn er oben angekommen war, dann hat ein Ventil abgeschaltet und die Pumpen haben aufgehört zu pumpen. Dieser Pressdruck hat über 200 Atü Wasserdruck gehabt. Das war das Beste, das es je gegeben hat zu diesem Zweck; denn später hat man dann Stahlflaschen genommen, hat sie mit Luft gefüllt, Wasser drauf, denn Luft lässt sich zusammenpressen, Wasser nicht und hat so etwa 125 – 175 ATU zusammengebracht. Aber da hat man dann zwei- oder dreimal pressen müssen um eine so große Feuerbox formen zu können. Mit der ursprünglichen Pumpe, als sie noch intakt war, ist die Box mit einem Presshub schon fertig gewesen. Diese Anlage wurde von der Firma Borsig (in Berlin – Tegel) um 1911 gebaut und war bis 1963 in Betrieb.

Franz Hoffmann: Ich habe 1955 in der Lofag angefangen als Personalchef. Bin dann über die Reparaturwerkstätte zu den Blechschlossern gekommen und dort war ich dann Gruppenführer. Ich habe mich hauptsächlich mit der Montage der Karosserie der Lokomotiven beschäftigt. In der letzten Zeit haben wir dann Pistenraupen zum Pistenplanieren konstruiert, und ich war der Testpilot. Das war eine sehr erfolgreiche und schöne Zeit. Ich war am Hochkar und am Kitzsteinhorn und in St. Anton/Arlberg mit dem Pistengerät.

Alois Leimbeck: Wie er nach Haus gekommen ist, haben wir alles verschrottet.

Franz Hoffmann: Das war aber nicht meine Schuld. Ich habe einige Vorschläge gemacht, aber die haben sich nichts sagen lassen. Der Konstrukteur war ein Flugzeugbauer. Als ich ihm einmal

gesagt hab: „Hören Sie, der Bolzen der ist aber ziemlich schwach, der wird das nicht aushalten.“ „Was glauben Sie“, hat er gesagt, „im Flugzeugbau, da halt das 120 Tonnen aus.“ Sag ich: „OK!“ Als ich gesagt habe: „Sehen Sie, jetzt ist er abgerissen.“ Er: „Interessant“. In St. Anton haben Sie mich als Weltmeister gefeiert, weil ich einen dreifachen Salto mit dem Pistengerät gemacht habe. Der Pilot war in Ordnung und das Gerät auch. Wie ich angefangen habe, war das ein USIA-Betrieb. Ich bin von der Sowjetischen Mineralölverwaltung gekommen.

Alois Ballek: REFA – Das war das Verrechnungssystem für Akkordarbeiten. Da sind für bestimmte Arbeiten die Zeiten – sogenannte Vorgabezeiten – gestoppt worden. Wenn da ein junger, impulsiver Kollege die Zeit unterboten hat, hat ihm der ältere Arbeitskollege gesagt: „Sei net deppert, des is ja unser Geld!“ So ist der ganz schnell „überredet“ worden, in einem normalen Arbeitstempo, das man auch über eine längere Zeit halten konnte, zu arbeiten.

Karl Zauner: Trotz verschiedener Meinungen, war das Arbeitsklima sehr gut. Da hat es überhaupt nichts gegeben. Dass sich so viele Menschen so gut vertragen, das war wunderbar. Die Menschen waren zusammen und keiner hat sich „wehgetan“. Ob es jetzt Kommunist, Sozialist oder ein „Schwarzer“ war. In der Lokomotivfabrik, wo so viele Menschen zusammengearbeitet haben, ist viel gearbeitet worden, und Zeit zum Plaudern war auch noch.

Anton Österreicher: In der Schmiede ist nicht zuletzt wegen der großen Hitze natürlich viel getrunken worden. Wasser weniger. Es hat schon Sodawasser gegeben, aber das war so kalt, dass es vielen auf den Magen geschlagen hat, und bald waren die meisten krank. Da hat man gesagt, so geht das nicht weiter, und so wurde in der Kantine eben Tee gekocht. Es gab Russischen Tee, versetzt mit Orangen- oder Zitronenlimonade und ein wenig Zucker dazu. Und da hat sich jeder nehmen können, wie viel er wollte. Da war es dann an der Tagesordnung, dass man sich vielleicht einen $\frac{1}{4}$ Liter Tee nahm und das Gefäß mit Wein oder etwas anderem auffüllte.

Anekdoten

Herbert Köcher: Ich war ganz frisch in der Anreißerei und irgendjemand hat zu mir gesagt: „Geh komm her, kannst du das?“ Das war so ein Holzblaserl mit einem Windradl und der hat mir gezeigt wie sich das dreht, wenn man reinbläst. „Lungenprobe“ hat das geheißen. Und ich hab da rein geblasen, ich hab zwei Tage den Ruß nicht aus den Augen gebracht. Dabei hätte man nur ein Loch zuhalten müssen.

Da hat es noch eine Geschichte gegeben: Der Anstreicher ist im Gang bei der Lok gestanden und hat irgendein Blech angestrichen, und wie er weggehen wollte, hat er nicht können, dem haben sie die Eisen von den Schuhen angeschweißt.

Dann war da noch irgendwo ein Schillingstück angeschweißt oder angenagelt, jeder hat sich natürlich vergeblich gebückt..

Otto Czischek: Eine kleine Story hab ich auch dazu beizutragen: Und zwar haben die Arbeiter früher auch ihr Fahrrad in die Werkstatt mit hineingenommen. Herr Meier, ein älterer Herr, hat ein ganz neues Fahrrad gekauft, bei welchem vorne am Kotflügel ein verchromter Vogel drauf war, ein Kondor. Herr Zauner hat damals nichts Besseres zu tun gehabt als diesen Vogel mit verschiedenen Farben anzustreichen, sodass er wie ein Sittich ausgeschaut hat. Grün, rot, blau usw. Und die anderen haben sich auch etwas einfällen lassen, nachdem er sein Fahrrad in der Montierung abgestellt hat, wo auch Säulen waren. Da haben sie eine Kette genommen und das Hinterrad an die Säule angekettet und die Kettenglieder verschweißt. Als er am Abend nach Hause gehen wollte, hat er zuerst einmal seinen bunten Vogel gesehen „Um Gottes Willen, der schaut ja aus wie ein Papagei“ und dann wollte er das Fahrrad wegnehmen und das war nicht möglich. Da hat er geschimpft, aber es war ja keiner mehr da.

Nur hinter einer Ecke haben ein paar vorgeschaut, um zu sehen, was er machen wird. Er ist dann zurück zu seiner Werkbank gegangen, hat sie wieder aufgesperrt, hat Hammer und Meisel rausgenommen und musste die Kette auseinandermeiseln, damit er wieder nach Hause fahren konnte.

Anton Österreicher: Wir haben früher die Spulen selbst gewickelt und zwar mit ganz dünnen braun/grauen Drähten. Einmal haben wir ein altes Geldbörsl genommen, haben so einen dünnen Draht angebunden und haben's draußen auf den Weg gelegt. Unsere Werkstätte war ja gleich bei der Hauptstraße draußen, wo alle vorbeigegangen sind. Wir sind dann hinter der Tür gestanden und haben darauf gewartet, dass jemand kommt. Einige sind zu dem Geldbörsl hingegangen und haben geschaut. Dann haben sie sich rundum vergewissert, dass ihnen niemand zuschaut, und haben dann nach dem Börsl gegriffen. Wir haben an dem Draht immer ein bisserl angezogen und manchen ist gar nicht aufgefallen, dass das Geldbörsl immer weiter weg ist. Erst wie's dann bei der Stiege angelangt waren, haben wir die Tür aufgemacht. Von uns gab es natürlich ein großes Gelächter und die Betroffenen haben ganz perplex geschaut.

Wir haben einen Meister, den Herrn Bahr, gehabt. Einmal sind wir rüber gegangen in den Block 3, dort war das Meisterbüro und haben unseren Herrn Bahr angerufen. Und haben ihm irgendetwas erzählt und aus seinem Büro weggelockt. Daraufhin sind wir in sein Büro hinein und haben mit den Elektrokohlen ein bisserl Staub gemacht und den Telefonhörer damit eingerieben. Dann haben wir den Hörer wieder aufgelegt. Herr Bahr ist dann wieder gekommen und wir haben ihn noch einmal angerufen, haben uns aber nicht gemeldet und er hat nur gehorcht. Einmal am linken Ohr und weil's halt so leise war dann am rechten Ohr, dann hat sich niemand gemeldet. Darauf hat er wieder aufgelegt. Und dann ist er mit zwei schwarzen Ohren herummarschiert, bis ihm einer gesagt hat: „Hearst Felix, schau dich einmal an!“ Dann ist er richtig wild geworden, hat aber nicht gewusst wo das hergekommen ist!

Ja, noch zur Lungenprobe! Das war so ein viereckiger Kasten mit einem Blasrohr und dieses Blasrohr hat zwei Löcher gehabt. Da hat man mit der Zunge oder mit den Lippen ein Loch zuhalten müssen. Nur in ein gewisses Loch hat man reinblasen dürfen, weil sonst hat man sich selbst Grafitstaub ins Gesicht geblasen. Vorne war so ein kleines Windradl und je stärker man reingeblasen hat, desto stärker hat sich das Windradl gedreht. Und das war die Lungenprobe. Herr Bahr hat damals der Frau Omotter gezeigt wie das funktioniert, da dürft er sich aber irgendwie vertan haben und er hat das verkehrte Loch zugehalten. Er hat dann ganz fürchterlich

ausgeschaut, Frau Omotter hat gelacht und wir natürlich auch. Dann ist er uns nachg'rennt bis ins Maschinenhaus.

Margarete Löschl: Körperliche Schwächen hat prinzipiell keiner haben dürfen. Zähne reißen, Probleme mit den Haaren, Hühneraugen oder sonst was. Weil dann war man sofort „auf der Schaufel“. Da waren's nicht sehr taktvoll und gar nicht zimperlich. Einer hat einmal die Zähne gerissen bekommen – haben's ihm ein Gebiss gemacht, im Durchmesser ungefähr so 50 cm, also einen halben Meter groß – aus Blech. Das hat wunderbar funktioniert nur in den Mund haben's das nicht rein gebracht. Und überall wo man hingekommen ist haben alle gewusst, dass man irgendetwas hat. Vom Portier angefangen bis zum Direktor.

Johann Schließer: Ich weiß nicht, ob Ihr Euch noch an den Gigs Billy erinnern könnt. Da hat sich das Feuer von der Schmiede oben in den Fenstern vom Betriebsrat gespiegelt. Der Billy hat „Feuer“ geschrien, hat die Feuerwehr verständigt. Dabei hat er ja nur das Spiegelbild gesehen. Am nächsten Tag hat er auf der Werkbank einen Feuerwehrhelm und eine Axt dort liegen gehabt.

Beim Stemmerfest haben's dem Franz von unserer Partie, ein Schnitzel paniert. Aber kein Richtiges sondern einen Fetzen. Der hat original wie ein Wiener Schnitzl ausgeschaut. Der hat immer geschnitten und ist nicht und nicht durchgekommen.

Margarete Löschl: Die haben vor niemandem halt gemacht in der Werkstatt. Es war egal wer das war. Unserem Einkäufer haben's einmal die Absätze weiß angestrichen, während er mit jemandem gesprochen hat. Dann haben's einen gleich angenagelt oder auch angeschweißt. Am besten hat man alle Leiden oder Unvollkommenheiten verschwiegen, weil sonst war's wirklich sehr hart.

Alois Leimbeck: Das war eine ganz groteske Sache. Wir haben einmal einen Auftrag bekommen, eine Lokomotive für die Zuckerrübenkampagne herzurichten für die Zuckerrübenfabrik in Leopoldsdorf. Und mein Chef hat gesagt: „Leimbeck fahrn's runter, schauen sie sich einmal die Maschine an, was man da noch machen können.“ Ich bin also in die Zuckerfabrik gefahren und hab mir die Maschine angeschaut. Ich teilte dem Verwalter, das war damals

Herr Graf von Doblhoff mit: „Bei der Maschine müssen wir die Lager frisch ausgießen, um die Rübenkampagne zu überstehen. Wir haben die Maschine zerlegt und die Lager frisch ausgegossen. Ich hab ihm aber erklärt, wenn die Kampagne vorbei ist, muss die Lok zu uns ins Werk, weil der Kessel gehört totalerneuert. Das war alles in sehr schlechtem Zustand, besonders die Feuerbüchse.

Nach der Rübenkampagne im Herbst kam die Lokomotive mit dem Lokführer zu uns. Der hat hinten einen Sack auf der Lok gehabt, das hat ausgeschaut wie ein Sack Zucker. Dabei war das aber nur ein Sack Brems sand. Die Leute haben alle gemeint, dass da ein großer Zuckersack drauf liegt und waren auf uns von der Montierung neidig. „Die von der Montierung kriegen schon wieder was, weil sie die Arbeit machen! Die kassieren ab und wir schauen wieder durch die Finger!“ Auf einmal ist der erste schon zum Fiala ins Büro gekommen: „Herr Fiala wie schauen wir aus, wir arbeiten ja schließlich alle an dieser Lok, kriegen wir da keinen Zucker?“ Der hat gar nichts gewusst. Hab ich gesagt: „Franz, lass das, wir nehmen den Brems sand, der da liegt, der schaut eh fast aus wie Kristallzucker, aber nicht so schön weiß, ist halt ein noch nicht gereinigter.“ Also was soll ich sagen, ein Auflauf! Wir haben keine Zuckersackeln mehr gehabt. Jeder ist gekommen: „Fünf Kilo Zucker!“ Hat's genommen und ist gegangen. Und das groteske, ein Bohrwerksdreher ist hinter uns gestanden und hat uns zugeschaut, wie wir den Sand einfüllen. Der ist auch mit einem Sack „Zucker“ heimgegangen. Und kein Mensch hat was gesagt, dass er sich die „Nasen ang'rennt“ hat. Bis auf den Bojanovsky Ferdl, der hat seinen „Zucker“ in seinen Spind hineingegeben und hat gesagt, wenn er auf'd Nacht nach Haus geht, nimmt er sich auch den „Zucker“ mit. Na es war nach fünf Uhr und ich sehe grad den Ferdl, wie er zu seinem Spind geht. Er macht das blaue Sackl auf, steckt einen Finger rein – probiert. Auf einmal sieht er mich beim Fenster stehen, na da hat er mir sofort gedeutet – na warte, wenn ich dich erwische!. Aber das war der einzige, der sich gerührt hat. Alle anderen sind mit ihren Sackeln nach Haus gegangen und kein Mensch hat was gesagt.

Dasselbe war einmal mit einer flüssigen Seif. Was haben wir gehabt? Ein Bohröl. Der Ferdl ist natürlich gleich nach Haus gegangen und hat die Wäsche eingeweicht im Bohröl! Das muss man sich vorstellen. Aber am nächsten Tag in der Früh, da haben wir uns was anhören können von ihm.

Wir haben auch zwei Jäger gehabt. Die haben immer Hasen verkauft, wenn die Jagdzeit war. Aber natürlich waren das keine echten Hasen. Da waren nur die Schädel da und die Hinterhaxen und das Fell und in der Mitten war Putzwolle und ein bisserl ein Heu drin, dass er schön „fett“ ist. Weil das echte Gewicht haben sie ja haben müssen. Und da war der Fiala der erste. Wir haben vier „Hasen“ gehabt. Alle sind gekommen: „Kann ich einen Hasen haben?“ Damals 15 Schilling, das war ja nicht viel. „O.K: Du kriegst den Hasen, aber schau halt, dass dich keiner sieht.“ „Ja, ja.“ Gleich versteckt. Dann ist der schon der nächste gekommen. Dann haben’s den „Hasen“ nach Hause getragen, dabei war’s nur ein Fetzen, Haxen und einen Schädel und das Papier – schön eingewickelt war er ja! Ein bisserl fett haben wir das Papier manchmal gemacht oder noch Blut drauf geschmiert, dass es echt wirkt.

Aber am Montag! Am Montag war der Teufel los. Was wir uns da alles anhören haben müssen: „Ihr seid’s Verbrecher! Wir haben am Sonntag nix zum Essen gehabt! Die Frau hat sich drauf verlassen gehabt und nix anderes eingekauft!“

Und Olli’s Torte:

Olli ist 18 Jahr alt geworden. Haben wir ihr eine schöne Blechtorte gemacht – mit Sägespänen gefüllt, alles schön verschweißt. Einen Original Bisquit-Tortenboden, der Pepi in der Küche hat eine schöne Glasur gemacht – aus Schokolade. Zum Böhm sind wir gegangen um eine Tortenschachtel, mit einem schönen Spruch. Und ein hochglanzpoliertes Sägeblatt haben wir dazwischen hinein gegeben. Sie hat ja nicht gewusst wofür sie das brauchen wird. Das haben wir ihr dann so überreicht. Sie hat sich tausend Mal bedankt für die schöne Torte. Und am Abend wird sie ihre Freundin einladen – hat sie gesagt – und da werden’s die Torte anschneiden! Keine hat natürlich gewusst wofür die Eisensäge gehört. Wie ihre Mutter dann so feierlich mit dem Messer gekommen ist und die Torte anschneiden wollte, ist sie gleich ausgerutscht auf dem Blech, wie auf dem Eislaufplatz!

Josef Kosina: Es war ungefähr 1943, da mussten einige Diplomingenieure einrücken. Da sind sie vom Urlaub gekommen, und einer von diesen Herren war ein bisserl hochnäsig. Er hat gesagt: „Jetzt hab ich meine Frau und die zwei Kinder im Waldviertel und ich muss von der Bahnstation ca. eineinhalb Stunden gehen.“ Und wir haben

uns überlegt: „Was machen wir da?“ Legt er seinen schönen Koffer hin und geht weg. Wir sofort hin, haben probiert ob der Koffer offen ist. Ja! Sind sofort runter gegangen zu den Maurern, haben zwei große Ziegeln geholt, schön eingepackt und hineingegeben. Na, er kommt, sperrt den Koffer zu, nimmt den Koffer, bemerkt gar nicht, dass der schwerer ist und geht damit. Nach zehn Tagen kommt er zurück, wutentbrannt: „Ihr G’fraster, ich hab da eineinhalb Stunden den Koffer getragen, der ist immer schwerer geworden!“ Das waren so schöne alte Ziegeln aus der Monarchie!

Magarete Löschl: Für die Leute in der Lofag war es ja immer recht lustig. Aber die Partner zu Hause haben oft unter diesen Streichen gelitten. Einmal ist die Frau von einem Arbeiter, der in den „Bundesbahnhäusern“ gewohnt hat, rüber gekommen. Na die hat einen Tango gemacht. Aber das hat niemanden gestört. Ansonsten ist das nie übel genommen worden, weil man ja immer wieder Chancen gehabt hat, sich zu revanchieren. Das war so das Salz in der Suppe des täglichen Arbeitslebens.

Rudolf Schleifer: Da hab ich einmal Frühschicht gehabt, schalte die Maschine ein, und die läuft nicht an. Ich schau die Sicherungen nach, alles in Ordnung. Geh wieder raus, schalt nochmal ein – läuft nicht. Auf einmal dreh ich mich um, war der Motor gar nicht mehr da. Den haben’s mir g’stohlen! Nach drei Wochen ist die Kriminalpolizei zu mir gekommen und fragt: „Wie gibt es das, dass der Motor weg ist?“ Sag ich: „Mein lieber Herr, da müssen’s schon woanders hin gehen, nicht zu mir.“

Anton Österreicher: Ich hab da Schicht gehabt und bin um sechs Uhr in der Früh gekommen und hab das Aggregat anfahren müssen. Es war ein 315 Volt Aggregat, das für die Kräne zuständig war. Ich schalte das ein, auf einmal rufen sie schon an von drüben, sie haben keinen Strom. Na ich geh ins Maschinenhaus raus, der Hauptschalter ist eingeschaltet, das Aggregat läuft – warum haben die keinen Strom? Bleibt mir nichts anderes übrig, nehm ich meine Werkzeugtasche und gehe in den Block II, zu den Kränen. Na, wie ich dort hinkomm, seh ich, es geht nichts, obwohl alles eingeschaltet ist. Na, ich geh wieder zurück, probier, ob Spannung da ist – alles in Ordnung! Aber bei der Maschine selbst war nur eine Phase mit

Spannung statt aller drei. Zwei fehlen also. So bin ich zu den Hauptsicherungen raufgestiegen, die waren alle drei drinnen – aber zwei der drei Kabeln haben gefehlt! Die haben's in der Nacht gestohlen! Wir haben noch gewartet bis der Herr Bahr, unser Meister um sieben gekommen ist. Na, ich geh rein und sag ihm das. Sagt er drauf: „Mir scheint du bist noch angsoffen!“

Rudi Schobesberger: Damals waren wir 17 Leute im Lohnbüro – lauter Junge, nur ein paar Ältere. Ich war auch einer von den Älteren. Im Lohnbüro war's immer recht still. Der Chef, Herr Wolfram, ist in einem kleinen Glaskobel gesessen und hat studiert, dann hat er raus geschaut, ob eh alles in Ordnung ist, und hat sich wieder hingesetzt. Es ist also im Lohnbüro sehr, sehr ruhig zugegangen. Wir haben ja ziehmlich viel arbeiten müssen und zum Rechnen g'hört a Ruh dazu.

Ein anderes Mal hat der Pindur Karl, übrigens der Vater von der Margarete Löschl, ein Niespulver mitgebracht. Wir haben ja hauptsächlich Akkordarbeiter gehabt mit Akkordbüchern, da waren die Lohnscheine von uns drinnen. Wir machten einen Scherz. Wir haben Karlis Niespulver in die Akkordbücher reingestreut und zugemacht. Die haben alle geniest, des war eine Hetz. Dann hat der Chef aber auch von diesen Akkordbüchern verschiedene Aufzeichnungen gebraucht. Er hat die Bücher von der Kupferschmiede verlangt. Da war auch das Nießpulver drin. Der Riedl Walter hat das Packl gepackt, ist absichtlich gestolpert und hat's dem Wolfram auf den Tisch g'haut. und ist schon lachend rausgekommen. Es hat nicht lang gedauert, hat der Wolfram schon zum Nießen angefangen in seinem Glaskobel. Jetzt bin ich rein gegangen, ich bin am nächsten gesessen und hab g'sagt: „Herr Wolfram ist ihnen schlecht?“ Sagt er: „Nein, nein, ich weiß nicht, ich hab mich ja gar nicht verkühlt und muss trotzdem dauernd nießen.“

Margarete Löschl: Ich wollt nur das bestätigen, was der Herr Schobesberger gesagt hat von der Ruhe. Wir haben ja früher überall einen Gruppenleiter gehabt, das war Herr Kugler, ein ehemaliger Adeliger. Ein bisserl zittert hat er, aber g'hört und g'sehen hat er alles. Und ein gewisser Herr Redl hat so vor sich hingesummt. Der Kugler hat nicht einmal aufgeschaut, hat nur g'sagt: „Kusch Redl!“.

Dora Schimanko: „Was ist ein Schlabberventil?“

Für die letzte Serie Lokomotiven, die für Indien bestimmt waren, wurden etliche Teile aus England geliefert. Als ehemalige Kolonie hatte Indien ja großteils englische Maße, Gewichte und Normen. Und bei einer solchen Lieferung fehlte das, was der zuständige Meister als Schlabberventil bezeichnete. Als die für englische Sachen zuständige Bürokratie in der Einkaufsabteilung hatte ich also die Nachsendung dieses Ventils zu veranlassen. Bloß, wie hieß das Ding auf Englisch? Ich fragte meine Vorgesetzten und bekam die Antworten: „Ein Schlabberventil ist ein Schlabberventil, ist ein Schlabberventil ! Fragen nach deren Funktion blieben unbeantwortet – offensichtlich wußten sie es ebenfalls nicht. Der Meister unten in der Montage zeigte mir das kleine Ding. Ein Ventil, wie es ja so viele auf einer Dampflokomotive gab. Um mir, technischer Alphabetin, die genaue Funktion zu erklären, fehlte ihm die Zeit (und wahrscheinlich auch die Lust). Was tun? Ich durchlief das halbe Werk im Kreise „Was ist ein Schlabberventil? Hilfe kam schließlich vom den Ingenieuren. Ich benannte das Ventil nicht, ich gab bei der Bestellung nur die Zeichnung, die Position und die Teilnummer an. Die englische Firma schien in diesem Fall für die Sprachschwierigkeiten Verständnis zu haben. In wenigen Tagen war das fehlende Schlabberventil mit der Post eingelangt: „Overflow valve“ stand auf dem Lieferschein. Auf Deutsch: „Überlaufventil“ – Ach so!

Dora Schimanko: „Florudstaff“

Das stand einmal als Adresse für die Wiener Lokomotivfabrik. Ein Lob der Post, die das Kuvert trotzdem ohne Verzögerung zustellte. Die Lofag war ja nicht schwer zu finden.

Anton Österreicher: Einmal bekam jeder in der Firma 1 kg Mehl. Unser älterer Elektrikerkollege, Herr Käfer, ließ sein Mehlsackerl in der Elektrowerkstätte auf der Werkbank stehen. Als er seinen Arbeitsplatz verließ, leerten wir rasch das Mehlsackerl aus und füllten statt dessen schönen weißen Alabastergips ein. Am Abend nach Arbeitsschluss nahm er das trojanische Mehlsackerl mit nach Hause. Mit zorniger Schimpfkanonade und großem Theater wurden wir am nächsten Arbeitstag von ihm zur Rede gestellt. Angeblich wollte seine Frau noch am Abend irgenwelche Laibchen backen, und die mißlangen ihr natürlich total. Wir konnten ihn dann doch

noch halbwegs versöhnlich stimmen, indem wir ihm unter unseren Entschuldigungen das ausgeleerte, aufbewahrte Mehl in einem sauberen Sackerl überreichten.

Dora Schimanko: „Urlaub in der Lofag?“

Zwei Ingenieure aus England kamen zur technischen Abnahme verschiedener Teile der Lokomotiven nach Wien. Schon als ich sie im Werksauto abholte leuchteten ihre Augen beim Anblick der sommerlich belebten Alten Donau auf und sie wunderten sich, dass ich ihre Begeisterung nicht teilte – weil ich um die fehlende Wassertiefe wußte. Vom nächsten Tag an blieben die beiden fast unfindbar. Etliches kam ins Stocken, Pönalen drohten. Es stellte sich heraus, dass sie nach einem Tag an der Alten Donau ins Stadionbad übersiedelt waren. Von dort gelang es, sie einmal ins Werk zu bekommen – womit ich (Gottseidank!) nicht mehr befaßt war. Dann waren sie wieder verschollen und wir wußten nicht, wo sie ihren Wien-Dienst-Urlaub verbrachten. Der Vorschlag, bei ihren Vorgesetzten in London zu intervenieren, fand wenig Gegenliebe. Hatten sie Rückendeckung in England? Oder fürchteten die Lofagleute Abnahmeschwierigkeiten aus Rache? So ganz aus der Luft geholt erscheint mir die Londoner Rückendeckung heute nicht mehr – die Engländer waren sicher beleidigt, dass es ein Commonwealthland gewagt hatte, in Österreich so große Bestellungen aufzugeben; noch dazu nach englischen Normen, sodaß sie vom allmächtigen Mutterland und Alleinlieferanten zu bloßen Ausführungsgehilfen degradiert worden waren.

Dora Schimanko: „Mobbing – Es geschah im zentralen Einkaufsbüro ...“

Dieses moderne Wort gab es in den Fünfzigerjahren noch nicht – wohl aber den Tatbestand. 1956 wurde der größte Teil der Büros der Lofag aufgelöst. Als die Lofag in den Simmering-Graz-Pauker Konzern übernommen wurde, wurde die neugeschaffene zentrale Verwaltung ins neue Haus in der Mariahilferstraße verlegt. Angestellte aus allen drei Wiener Betrieben (Anm.: Lofag, Paukerwerk und Simmering) wurden dorthin versetzt. Der ideale Nährboden für Rivalitäten und Intrigen war geschaffen worden.

Eine eher vertrauensselige, naive junge Stenotypistin ist schon ein dankbares Opfer, aber wenn die dazu noch Jüdin und Kom-

munistin ist und aus dem schwächsten der Betriebe kommt ... ja dann. Ich wurde als Schreibkraft der zentralen Einkaufsabteilung zugeteilt, wo es im übrigen kaum Kollegen oder Kolleginnen aus der Lofag gab. Eine der letzten großen noch in der USIA-Zeit geplanten Investitionen der Lofag ist der Kauf einer Presse für die Fertigung der Radsätze gewesen – die Firmenleitung wollte endlich von den ausländischen Herstellern unabhängig sein. Wenige Wochen nach der Überstellung tippte ich an einer etwa achtseitigen komplizierten Bestellung für Radsätze – gerichtet an Humboldt-Klöckner-Deutz. Ich, eine der jüngsten – bei den Chefs aus politischen Gründen unerwünschten Angestellten – schluckte zwar, traute mich aber nicht etwas zu sagen und stellte die Order fertig. Das Bestellformular kam lange nicht aus der Direktion zurück. Schließlich kam mein Abteilungsleiter-Stellvertreter – der „große Boss“ war in Krankenstand – mit langem Gesicht und dem Formular auf mich zu: „Sie Ärmste!“ sagte er mit einer Stimme, als wollte er seine Mutter begraben. In einem solchen Tonfall hatte er mit mir noch niemals gesprochen und bedauert hätte er mich schon garnicht – was war da los? „Sie Ärmste, Sie müssen das ganze noch einmal schreiben, als Werkauftrag an die Lofag!“ „Wenn das bedeutet, dass die Lofag Arbeit bekommt, macht mir das gar nichts aus.“ Und als sich sein Gesicht verfinsterte sagte ich noch: „Ich komme halt von dort, wäre es nicht unnatürlich anders zu denken?“ Mehr habe ich wohl nicht gebraucht! Der hochgelobte Chef kam zurück. Das hätte ich wissen können „Wie das Gscherr so der Herr!“ Jeder kleinste Tipfehler wurde zum Drama. Es fand sich nicht einmal eine Kollegin, die mich auf das gewünschte Trennzeichen (Komma) für Dezimale aufmerksam gemacht hätte. Aufgrund der englischen Usancen hatte ich den Punkt (!) genommen, welcher gigantischer Fehler! Schon am dritten Tag meinte der Chef, ich wäre geistig nicht normal, zog es aber vor, diese Behauptung nicht vor Zeugen zu wiederholen. Vor dem bereits in der Lofag ausgehandelten Urlaub wollte er nichts machen. Ich kam zurück und war bereits in die Materialverwaltung des Paukerwerks versetzt. Als ich meine Sachen zusammensuchte, bemerkte ich verwundert, dass es meiner Nachfolgerin nicht besser ergehen würde. Es folgten ihr spitze Bemerkungen wie eine Schar Lobauer Gelsen. Nicht um das dreifache Gehalt würde sie in der Abteilung arbeiten wollen, sagte mir eine Kollegin von der Nachbarabteilung beim Abschied, im Paukerwerk wird es mir viel besser gehen. Und das stimmte absolut.

Rudolf Schobesberger: Jetzt muss ich wieder einmal etwas Lustiges einfügen. Wir haben ja lange Zeit am 24. Dezember und am 31. Dezember bis Mittag gearbeitet. Und natürlich ist da die ganze Lohnverrechnung – ich war da auch dabei – in die Werkstatt gegangen. Wir sind von den Meistern überall eingeladen worden. Also da hat es Wein gegeben noch und noch, hauptsächlich in der Schmiede, weil es dort am heißesten war und in der Kesselschmiede und der Kupferschmiede. Als dann um zwölf Uhr Schluss gewesen ist, sind einige ganz schön gewankt. Aus heutiger Sicht war das eine richtige Feier, eine wirkliche Hetz.

Anton Österreicher: An einem solchen Tag, wir sind schon in der Garderobe, ich habe mich gerade ausgezogen und mein Arbeitsgewand in den Kasten gehängt, da geht ein Kollege an mir vorbei ins Bad. Und ich denke mir noch, warum geht der in voller Montur – draußen hat es zehn Grad minus gehabt –, warum geht der in voller Montur ins Bad. Na, habe ich mir gedacht, der will eben irgendjemanden drinnen sprechen. Es hat nicht lange gedauert, in fünf Minuten ist er wieder herausgekommen, ganz naß, eingeseift, voller Schaum. „Bist du g’scheit!“, sage ich, „Was hast du denn?“ Aber er hat nichts gesagt und ist einfach weitergegangen über den Hof. Ein anderer holt sich eine Lungenentzündung. Aber er ist einfach weitergegangen in die Schlosserei.

Erich Ganzger: Ich wollte nur sagen, in den Werkstätten hat es ja allerhand gegeben, in punkto Pfusch und so weiter. Da war einer, der war ein richtiger Schussler, war auch schon ein älterer Mann. Der hat eine Partie Flansche zur Fertigung bekommen, ca. 30 oder 40 Stück. Und als er fertig war hat er nachgemessen und da hat er gesehen, dass die Bohrungen um 10mm zu groß waren. Jetzt ist er länger dageblieben und hat sie dann draußen am Eisenhaufen verschwinden lassen, aber das hat einer bemerkt. Und am nächsten Tag, mitten in der Arbeit, ist der hergegangen, hat alle hereingeholt und auf einer Eisenstange aufgefädelt, am Kran aufgehängt, und dann, der Kran ist schön langsam hinaufgefahren und der Albert war in seine Arbeit vertieft. Alles hat sich schon versammelt. Auf einmal ist der Packen Flanschen vor ihm hinuntergekommen. „Was ist denn da los?“, hat er geschimpft und geflucht!

Einmal hat einer eine Welle zu drehen gehabt, ca. einen Meter lang, so um die 40 Kilo schwer. Der hat die hinter dem Kasten verschwinden lassen, weil er auch auf einer Stelle zu viel abgedreht hat, der Durchmesser also einen Hundertstelmillimeter zu klein war. Das hat er übersehen. Dann hat er die nächste in die Drehbank eingespannt und hat angefangen zu arbeiten. Dann hat er weggehen müssen. Inzwischen sind die Kollegen hergegangen und haben ihm die alte, schon kaputte wieder in die Drehbank eingespannt und die andere hintern Kasten versteckt. Der kommt zurück; mißt nach und ist gleich wieder blaß geworden.

Friedrich Berger: Albert, der war so unheimlich neugierig. Da hat es einmal sehr stark geregnet, es hat richtig geschüttet. Und da haben wir die indischen Loks gefertigt und da ist ein Inder durchgegangen, mit einem blauen Turban. Wie wir dann zu zweit oder dritt beieinander gestanden sind, ist der Albert dazugekommen, weil er ja so neugierig war. Und da war der Grubelnik dabei und sagt: „Naja, es ist schon recht, wenn der mit dem blauen Turban kommt, aber mit dem weißen Elefanten braucht der wirklich nicht kommen!“ „Wo steht der, wo steht der?“ fragt der Albert natürlich sofort. – „Na draußen am Parkplatz.“ Dorthin war es ungefähr zehn Minuten zu gehen, Aber der Albert ist trotz Regeguss sofort schauen gegangen.

Josef Kosina: Wir vom Konstruktionsbüro, waren ja die letzten, die in der Lofag beheimatet waren. Eines Tages haben wir in den Hof hinunter geschaut, sehen dort drei Hasen kreuz und quer herumlaufen. Es hat nicht lang gedauert, auf einmal waren drei Konstrukteure unten im Hof, eine riesige Jagd. Die sind dort herumgerannt, mindestens eine Dreiviertelstunde lang. Wir haben nur Angst gehabt, dass das ein Oberingenieur sieht. Keiner hat mehr gearbeitet, alle sind bei den Fenstern gestanden und haben zugeschaut, wie die drei den Hasen nachrennen.

Haben sie sie erwischt?

Nein, woher denn – keine Chance.

Arbeiter und Angestellte – Persönliches

Franz Hurmer sen.: Ich war arbeitslos, habe Sport betrieben in der Jedleseer Au. Mein Vater hat 14 Jahre in der Lokomotivfabrik gearbeitet. Eines Tages ist meine Schwester gekommen und hat gesagt: „Du unser Vater sagte mir, dass du morgen in die Lokomotivfabrik gehen sollst, sie haben dort Arbeit für dich“. Das war im Jahr 1936, am nächsten Tag bin ich sofort in die Lokomotivfabrik gegangen, da war der Herr Schmid, der hat mich aufgenommen und seit damals war ich 40 Jahre lang als Schweißer beschäftigt. Mein Sohn hat dann 1955 als Dreherlehrling auch in der Lofag begonnen. 13 Jahre lang war er dort beschäftigt, bis zur Schließung im Jahre 1968.

Karl Stuiber: Ich bin Jahrgang 1924. Ich war von 1955 bis 1968 in der Lofag und dort in der Kesselschmiede beschäftigt. Später dann in der Reparaturwerkstätte und dann ganz zum Schluss – so ab dem um Jahreswechsel 1968/69 herum hab ich dann im Paukerwerk weitergearbeitet.

Wilhelmine Eppel: Mein Vater war in der Lokomotivfabrik. Herr Demmer hat ihn aufgenommen, nachdem er mit dem Studium fertig war und sein Doktorat gemacht hatte. Mein Vater hieß Giesl-Gieslingen und ist jetzt vor zwei Monaten gestorben. Er war in der Kriegszeit für den Export zum Balkan zuständig und hat auch auf der Technischen Hochschule „Lokomotivbau“ gelehrt. Von 1947 bis 1950 waren wir in Amerika und da war er von der Creditanstalt beauftragt, möglichst viel „ERP“ und „Marshallplangelder“ für die darniederliegende Industrie zu kriegen. Sein Büro war damals in Washington. Er war Lokomotivkonstrukteur und hat später einen speziellen Schornstein für Dampflokomotiven erfunden, der in viele Länder der Welt exportiert wurde – den Gieslejektor !

Karl Zauner: Ich bin 1948 in die Wiener Lokomotivfabrik eingetreten und war längere Zeit als Lackierer tätig. Dann hab ich nach dem Heimer Eduard den Posten als Meister übernommen. Habe dann die Lackiererei bis zum Ende der Lokomotivfabrik geführt. Ich bin dann aber nicht nach Simmering gegangen, sondern ich habe mir einen eigenen Posten gesucht, der mir zugesagt hat. Bin dann zur

Firma „Fritze-Lacke“ gegangen und habe dort bis zu meiner Pensionierung gearbeitet.

Franz Hoffmann: Bei mir war es ein wenig unglücklich. Ich bin vor dem Staatsvertrag in die Lokomotivfabrik gekommen. Ich hätte dort den Posten des Personalchefs übernehmen sollen, der natürlich ein „Politischer“ war. Doch ist unmittelbar darauf der Staatsvertrag unterzeichnet worden. Die russische Leitung hat mich raufgerufen und hat gefragt, was ich anstelle des Personalchefs machen möchte. Da ich eine Qualifikation als Konstrukteur von Vorrichtungen und Werkzeugen hatte, habe ich mit dem Direktor, im Beisein des österreichischen Direktors, ausgemacht, dass ich in den Vorrichtungsbau kommen werde. Beide waren einverstanden und ich bin in den Urlaub gegangen. Nach dem Urlaub hat man mir gesagt, dass es doch nicht möglich ist, als Konstrukteur zu arbeiten. Wenn ich weiterarbeiten will, dann nur als Arbeiter.

Also eines muss man schon dazu sagen, das ist sicher politisch gelenkt worden. Ich bin ja deswegen hingekommen, das ist ja ein offenes Geheimnis, die Lokomotivfabrik war lange Zeit eine Domäne, eine richtige Hochburg der Kommunisten. Der Putsch im Jahre 1950 ist ja auch von dort ausgegangen.

Da habe ich gesagt: „In Ordnung, ich gehe als Arbeiter, denn ich kann arbeiten“. „Wo wollen sie hin?“ – „in die Werkzeugmacherei“, weil das war das Naheliegenste. „Nein, dort kommen sie nicht hin, sie kommen zum Herrn Schuster in die Reparaturschlosserei, der wird ihnen schon was beibringen“. „Reparaturschlosserei, dort war Schmutz bis zum Kragen, da wird er keine Freude mehr haben der Hoffmann“ haben die sich sicher gedacht. Aber der „Hoffmann“ hat ja gewisse Ziele verfolgt – der ist dort geblieben. Dann hat man mich zu den Blechschaßern gegeben. Letzten Endes haben sie doch gesehen, dass der „Hoffmann“ arbeiten kann. Als der Gruppenführer ausgetreten ist, habe ich seinen Posten bekommen.

Erich Hölzl: Ich bin am 2. Jänner 1939 als Maschenschlosserlehrling in die Lofag eingetreten. Angefangen hab ich bei den Anreißern, dann bin ich in die Montierung, später dann zur Räderpartie des Herrn Matuschek und zur Amaturenfertigung gekommen. So hab ich einige Partien kennengelernt, bis ich dann in die Gesenkschlosserei, zum Herrn Bücherle gekommen bin. In unserem Lehr-

vertrag waren seitenweise unsere Pflichten angeführt, die wir zu erfüllen hatten. Wir, als Lehrlinge mussten 48 Stunden pro Woche (Montag–Samstag) arbeiten. So weit ich mich erinnern kann, hatten die meisten Arbeiter einen Zehnstundentag, mit meistens 60 Stunden in der Woche, manchmal auch mehr. Ich denke sehr gerne an diese Zeit zurück. Wenn man einmal eingearbeitet war, hat jeder seine Handgriffe gekannt, die er machen musste. In der Früh hat jeder sein Werkzeugkistl genommen und ist damit zum Arbeitsplatz gegangen. Die Arbeitsabläufe waren gut durchorganisiert, sodaß eine planmäßige Lieferung der Loks möglich war, obwohl es mit der Zeit immer mehr Einberufungen zur Wehrmacht gegeben hat. 1942 hab ich dann auch einrücken müssen und bin 1947 von der Gefangenschaft nach Wien heimgekommen. Ich bin dann nicht mehr in die Lofag, sondern als Schlosser zur Bundesbahn gegangen. Dort hab ich dann auf der Franz-Josefs-Bahn meine Ausbildung als Lokführer gemacht.

Rudolf Ivan: Begonnen hat das bei mir 1954. Herr Czischek war ein Bekannter vom Fußballspielen. Damals war es gar nicht so leicht, eine Lehrstelle zu bekommen. Herr Czischek hat zu mir gesagt: „Versuch es doch in der Lokomotivfabrik!“. Und das hat also geklappt, und dann ist es ist darum gegangen, welchen Beruf ich eigentlich erlernen sollte. Als 14-jähriger, war das nicht so, dass man wirklich gewußt hat, was man lernen will. Er hat damals empfohlen, Kupferschmied zu werden. Otto Czischek hat mich auf meinem weiteren 16 Jahre dauernden Weg in der Lokomotivfabrik, von 1954 bis 1969 begleitet. Ich bin sicher, dass ich heute noch immer in der Lofag wäre, würde sie noch bestehen.

Es war wirklich eine gute Lehrzeit, Herr Czischek war zwar kein sehr Angenehmer, weil er uns doch sehr fest in der Hand hatte. Heute weiß ich, dass uns das ganz gut getan hat, damals haben wir das noch nicht so verstanden. Später bin ich dann, aufgrund meiner Vorbildung zur SGP gekommen, wo ich sehr schnell Fuß gefaßt habe. Dann bin ich zur HBW Wien (Heizbetriebe) gegangen; habe also dann in fünf Jahren im TGM den HTL-Ingenieur nachgeholt und bin dort heute zuständig für die Wärmemengenmessung.

Adolf Koncek: Ich bin am 14. Mai 1938 geboren und habe 1952 bei der Lofag als Dreherlehrling begonnen. Meine Anwesenheit in der

Lofag war eigentlich sehr kurz. Ich habe natürlich alle Stationen durchgemacht, die eben ein Lehrling absolvieren muss. Aber dann wurde ich schon 1956 wegen „guten Erfolges“ entlassen. Das heißt, gleich nach meiner Auslehre war ich nicht mehr erforderlich in der Lofag.

Die einzige Erinnerung habe ich noch an den Herr Czischek. Das war ja mein Lehrmeister, und der hat mir irgendwie noch ein bißchen in Erinnerung gebracht, dass es die Lofag gab. Ich habe dann noch einmal als Dreher nach der Lofag, und zwar bei Döttel, das war eine Armaturenfirma, bis 1961 gearbeitet. Dann bin ich nach Leopoldau als Gemeindebediensteter ins Gaswerk gegangen. Heute ist es so, dass ich einer der „Bösen“ bin: Wenn jemand seine Gasrechnung nicht zahlt, muss ich hingehen und ihm eben das Gas abdrehen. Leider – Ich, einer mit dem goldenen Wiener Herz, muss so harte Maßnahmen setzen!

Ernst Tremmel: Mein Eintritt in die Lofag im Jahr 1956 war der Beginn meiner Lehrzeit als Maschinenschlosser. Nach der Lehrzeit im Jahr 1960 wurde ich der Rohrschlosserei zugeteilt. Obermeister Fiala, Meister Leimbeck und Vorarbeiter Towarek waren meine Vorgesetzten. Nach der Arbeitszeit besuchte ich die Werkmeisterschule und wurde 1967 als Arbeitsplaner in die Arbeitsvorbereitung unseres Betriebes aufgenommen. Abteilungsleiter Ing. Hofstätter war mein Chef und gemeinsam mit ihm wurde ich 1968 in das Werk Simmering in den Lasthebemaschinen- und Getriebebau versetzt. Ab 1969 verließ ich die SGP und war in den Firmen Anger-Plastic-Verarbeitungsmaschinen, Optyl Brillenmode International und Kühler- und Metallwarenfabrik Hanns Fischer GmbH beschäftigt. Aufgrund meiner zahlreichen Abendschulbesuche (REFA-Ingenieur, AUVA-Sicherheitstechniker, ÖVQ-Qualitätsmanager, fachkundiger Laienrichter) bin ich diesen Firmen als Arbeitstechniker, Hauptabteilungsleiter, Betriebsleiter, gewerberechtlicher Geschäftsführer und Prokurist bis zum Antritt meiner Pension tätig gewesen. Vieles verdanke ich dem guten Ausbildungsgrundstein der Lokomotivfabrik.

Kultur und Freizeit – LOFAK-Sportverein

Otto Czischek: Im Jahre 1949 wurden zuerst die Statuten für den Fußballverein SC-LOFAK eingereicht. Diesem Fußballverein wurden in späterer Folge verschiedene Sektionen angeschlossen. Wir hatten die Fußballsektion, die Gewichtheber, die Volleyballspieler, die Musikgruppe, den Kegelsport, die Foto- und die Schachsektion. Später wurde dann statt der Volleyballsektion die Tennissektion gegründet. Die damaligen Verantwortlichen für diese Sektionen waren: Für die Sektion Schach Herr Kanzler, für Foto Herr Ing. Böhm, fürs Kegeln Herr Jakobovsky, für die Musik Herr Petschenka, für Tennis Herr Ganz, für die Gewichtheber Herr Wagner und für die Fußballsektion Herr Macho. Es wurden verschiedene Zuschüsse von der Firma den einzelnen Sektionen gewährt und zwar hat sich die Verteilung der Geldmittel nach der Mitgliederzahl gerichtet. Nachdem die Fußballsektion die Größte war, haben die von dem ganzen Anteil 29,58 % bekommen, Die Gewichtheber hatten 15,5 %, Tennis 14,8 %, Musik 14,8 %, Kegeln 11,27 %, Foto 9,86 % und Schach 5,65 %. Als Plätze waren zur Verfügung: der Tennisplatz im Werksgelände; im Arbeiterheim, gegenüber der Kantine war die Schachsektion und die Kegelbahn. Dann wurde im Arbeiterheim im Parterre ein eigener Raum für die Fotosektion eingerichtet, damit die ihre Fotos auch entwickeln konnten. Ein Zimmer hatte auch die Fußballsektion. Die Stemmer waren in der Kantine untergebracht.

Rudolf Schobesberger: Ich habe die Tennissektion geführt, und das 26 Jahre lang. Herr Gans war ein paar Jahre Kassier. Zu Beginn hat der Beitrag S 70,- für das ganze Jahr gekostet. Wir hatten damals einen Lehrlingsstand von 60 Lehrlingen gehabt und wir wollten diese Lehrlinge zum Tennissport bewegen. Da hat sich ein einziger gemeldet von den 60.

Die anderen haben geglaubt, sie werden mit dem Taxi abgeholt und ihnen wird das ganze Gerät zum Tennisspielen nachgeworfen. Nun wir haben auch kampfmäßig gespielt, im Wiener Tennisverband – elf Jahre lang und sind in der Wiener Liga, von der 14. bis in die 3. Gruppe aufgestiegen. Da sind alle Spieler um elf Jahre älter geworden. Zum Schluss hat die Tennissektion 140 Mitglieder gehabt.

Die Lofag war die erste Firma, die zwei Tennisplätze hatte; zuerst waren das Volleyballplätze, aber die sechs Mann von der Volleyballsektion haben das bald aufgegeben. Wie ich dann die Tennissektion übernommen habe, hat sie einen richtigen Aufschwung genommen. Wir haben ja sehr gute Erfolge gehabt im Wiener Tennisverband. Wir wurden auch von anderen Vereinen eingeladen, z.B. in Scheibbs, Gresten usw. Wir sind da überall hingefahren, und wenn die Tennissektion Geld erübrigt hatte, so habe ich die Fahrten bezahlt. Das war wie eine Familie, bei der zumindest so zehn bis fünfzehn Leute am Sonntag Vormittag zum Spielen gekommen sind. Von sechs Uhr früh bis um dreizehn Uhr war meine Zeit, da habe ich meine Leute eingeladen. Das war sehr, sehr schön. Jeder wird sich noch daran erinnern. Aber 1983 haben wir unseren Platz auf dem Lofag-Gelände verloren, da der Grund verkauft wurde. 1984 war dann Schluss. Inzwischen sind dann die jungen Bäume auf dem Tennisplatz gewachsen. Dann wurden die Sektionen im Paukerwerk und in Simmering gegründet. Ich war nicht nur Sektionsleiter sondern dann auch Kassier und Manager. Da ich bin mit acht Leuten herumgefahren, wir haben ja sehr gute Spieler gehabt. Natürlich haben Frauen auch mitgespielt z. B.: wollte eine Direktionssekretärin auch Tennis spielen lernen, hatte aber sehr starke Brillen. Wie ich ihr dann beim Spielen zugesehen habe – von Spielen konnte keine Rede sein. Die hat derartig schlecht gesehen, dass sie einmal unten vorbei, dann wieder oben drüber geschlagen hat. Dann haben wir ihr an der Schlagwand die Bälle hingeworfen. Sie sollte sie mit der Hand fangen. Das ist auch nicht gelungen. Da habe ich gesagt, das hat ja gar keinen Sinn. Sie soll in die Fotosektion gehen.

Karl Stuiber: 1955, nach meinem Eintritt bin ich zuerst dem Fußballverein beigetreten. Nachdem da aber zuviele Leute für zwei Mannschaften Fußball gespielt haben, ist man selbst fast nicht zum Spiel gekommen, außer man war sehr gut. Trainer war damals Herr Dostal, der war ein ehemaliger Staatsligaspieler. Er hat sich natürlich nur die besten Spieler ausgesucht; zu denen ich nicht gehörte. Dann hat mich Herr Heller, der auch in der Kesselschmiede arbeitete, angesprochen, ob ich nicht bei den Stemmern mitmachen wollte, die würden Junge brauchen. Er selbst war ehemaliger Weltmeister im Einarmig-Stoßen, der hat mit einer Hand 99 Kilo (!) gestoßen. Der war damals der Trainer. Eines Tages sagte er: „Du bist

der geborene Funktionär. Beim Gewichtheben ist mit dir nichts los, bist von der Gefangenschaft nach Hause gekommen, bist ja noch schwach.“ Ich bin damals von der russischen Gefangenschaft nach Hause gekommen und hatte schwache 40 Kilo. Mit 90 Kilo bin ich in die Gefangenschaft gekommen. Ich konnte wirklich weder Fußball spielen noch Gewichtheben. Mit der Zeit habe ich mich dann aber doch erholt und zugenommen. Herr Heller ist älter geworden und so habe ich 1959 die Sektion Stemma übernommen, und bin 25 Jahre lang Obmann geblieben. Ich habe die Stemmersektion von der 4. Klasse bis in die Wiener Liga gebracht. In der Wiener Liga sind wir dann aber langsam zerfallen. Wir hatten keinen Platz mehr in der Lofak, da haben wir uns mit einem anderen Verein fusioniert, der heute noch existiert. Die Nord-Wien-Mayer-Bau ist noch in der Wiener Liga tätig. Ich bin noch Ehrenobmann dieses Vereines. wo ich vor Kurzem zum 40 Jahr – Jubiläum (bei LOFAK und Nord-Wien) geehrt wurde. Ferner, das möchte ich noch erwähnen, auch wenn's nicht ganz hierher gehört, bin ich in der Vereinigung der alten Wiener Athleten. Das hat sich auch aus dem Gewichtheben in der Lofag ergeben. Ich habe so Alte wie Hans Hipfing, die Weltmeister und Olympiasieger waren, gekannt und die haben mich eingeladen zu dieser Vereinigung zu kommen. Bei dieser Vereinigung mit derzeit ca. 400 Mitgliedern bin ich Vizepräsident. Ich habe das goldene Ehrenzeichen und auch den silbernen Ehrenring der alten Wiener Athleten. Der Verein der LOFAK hat sich erst 1983 aufgelöst.

Ich bin auch noch Zuseher beim Sportverein „Wollers Komet“, welcher der ehemalige LOFAK-Fußballverein war. So hat sich bei mir das ganze Leben in den letzten 50 – 40 Jahren, kann man sagen, mit dem Sport und mit der Lofag verbunden.

Otto Czischek: Ich möchte noch über die Fußballsektion sprechen, da diese die Größte und die Erste war. Der Vorstand des SC-LOFAK verwaltete auch die anderen Sektionen. Obmann war damals Herr Macho. Die Fußballsektion wurde 1949 gegründet, hat ganz unten begonnen, in der Schutzgruppe. Damals ist Herr Dostal gekommen, das war ein bekannter Fußballer von FAC. Man hat dann während der Übertrittszeit im Herbst verschiedene bessere Fußballer zusammengezogen. Im zweiten Jahr, im Frühjahr – habe ich auch schon gespielt, ich habe vorher in Deutsch-Wagram gespielt – sind wir gleich Meister geworden, dann sind wir weiter marschiert in die 4.,

3., 2. Klasse bis hinauf. In der Fußballmannschaft haben wir eine Reserve gehabt und eine erste Mannschaft. Später dann auch eine Jugend. Nachdem jeden Sonntag ein Match war, war am Dienstag jeweils die Zusammenkunft der Funktionäre, wo man dann über das vergangene Spiel gesprochen hat. Aber auch über andere Vereinsprobleme wurde gesprochen; nicht nur über das Finanzielle, auch über Spielerkauf oder über andere Veranstaltungen.

Die Firma hat keine Freistellungen, sondern nur Zuschüsse gegeben. Sehr viele wurden aufgenommen und haben eine Arbeit bekommen, wenn sie gute Fußballer waren. Ja, da hatten sie eher eine Chance aufgenommen zu werden. Wir hatten sogar einen von der „AUSTRIA“.

Ca. 1960 wurde dann eine automatische 3-er Kegelbahn, größtenteils in Eigenregie gebaut. Im Konstruktionsbüro entwickelt, wurden die meisten Arbeiten dann in der Lehrwerkstätte durchgeführt, da es nichts kosten durfte.

Vor dem Krieg, 1937 hat es Punkto Sport in der Lofag überhaupt nichts gegeben. Nach dem Anschluss 1938 hat man dann schön langsam mit dem Sport angefangen. 1939/40, da haben wir einige Male in der Gartenstadt gesportelt. Das weiß ich noch. Leichtathletik und Laufen, sonst haben wir nichts gemacht. Spiele gab es da weniger. Dann bin ich eingerückt und erst 1947 zurückgekommen.

Ernst Tremmel: Unser Lehrlingsmeister, Herr Czischek, war ein sehr engagierter und vielseitiger Sportler. Neben Tennis und Sportkegeln spielte er selbst auch in der ersten Fußballmannschaft. Somit lag es auf der Hand, dass er uns Lehrlinge zum Beitritt in die Fußballsektion anwarb. Das Interesse war groß, zahlreiche Meldungen waren die Folge. In welcher Mannschaft lässt man 14-jährige Burschen spielen? Die Antwort auf diese Frage führte zur Anmeldung einer Jugendmannschaft beim Fußballverband.

Ich weiß nicht mehr, wer diese Sache so fachgerecht in die Hand nahm, aber das Resultat war niederschmetternd. Beim ersten Einsatz, beim Heimspiel auf dem Donaufelderplatz, ist uns das Lachen vergangen. Einige Spieler der gegnerischen Mannschaft kamen mit Ehefrau und Kind zu dem Spiel, alle waren viel stärker und größer als wir. Dementsprechend fielen die Ergebnisse aus: 0:8, 0:12, usw. Wir brachten eine Niederlage nach der anderen nach Hause. Es hatte uns jener Funktionär fälschlicherweise bei den Junioren an-

gemeldet, die ja in einer höheren Altersklasse spielten. Wir mussten eine ganze Saison in dieser Klasse durchspielen bis eine Ummeldung erfolgte. Vielen verging dadurch die Lust am Fußballspielen und unser Zeugwart, Herr Anton Nahrada, hat uns in unserer Verzweiflung immer zugeredet und getröstet. Mit seiner Unterstützung haben wir diese Härteperiode dann letztlich doch überstanden.

Doris Weißmüller: Weiß jemand etwas über einen Gesangsverein? Ich habe ungefähr 50 Stück Fotos von Gesangsvereinsmitgliedern gefunden.

Rudolf Schobesberger: Das war lange vor dem Krieg. Da hat es einen starken Sängerbund gegeben in der Lofag.

Herr Rochovsky: Bei der Fotosektion könnte man den Herrn Chladek fragen, der hat immer bei den Veranstaltungen fotografiert, der müsste noch in Floridsdorf sein. Es hat dann nach dem Krieg keine Werkszeitung mehr gegeben. Schade, denn dann hätte man zumindest immer über die Erfolge der Mitarbeiter geschrieben. Gleich nach dem Krieg hat es ein Informationsblatt gegeben, da haben sie noch über die Erfolge der Sportler berichtet. Verschiedene Abteilungen haben dann eine Juxveranstaltung gemacht. Das Konstruktionsbüro spielte gegen die Werkstätte Fußball. Die Sektion Kegeln, die hatte dann auch große Erfolge, die ist von ganz unten bis in die erste Klasse marschiert, da war ich sehr lange Obmann der Kegel-sektion.

Johann Schließer: Ich bin durch den Fußball zur Lofag gekommen. Vorher war ich neun Monate arbeitslos, dann habe ich am 8. März 1954 Arbeit in der Lofag bekommen. Im SK LOFAK hab ich nämlich Fußball gespielt und zwar bei Herrn Sektionsleiter Dostal, einem ehemaligen internationalen Spieler. Wegen Verletzung musste ich mit dem Fußballspielen aufhören. 1959 wurde eine Kegelmannschaft gegründet und sogar eine eigene Kegelbahn im Kulturhaus (Arbeiterheim), gegenüber der Kantine, gebaut. Ich wurde dann sogar Sportkegler. Die Kegelmannschaft war recht erfolgreich und hat sich von der 4. Klasse bis zur 2. Klasse der Meisterschaft hinaufgekämpft. Der Kegelverein hat solange bestanden, bis die Lofag 1969 zusperrten musste.

Doris Weißmüller: Wie war das eigentlich mit den Frauen und den Sportsektionen?

Otto Czischek: Frauen waren hauptsächlich bei den Tennisspielern, ein paar in der Kegelsektion nach dem Krieg. Eine eigene Damenmannschaft hat es nirgends gegeben.

Rudolf Schobersberger: Also, der Kollege Strohbach war während seiner Zeit in der Wiener Lokomotivfabrik auch in meiner Tennissektion und war der beste Spieler, den wir hatten. Bei den Turnieren mit den Floridsdorfer Tennisvereinen haben wir den Sieg davongetragen. Und er war der Beste in unserer Mannschaft.

Auf dem Weg in die Fabrik

Dora Schimanko: „Zweirädriges“

Als mein Ziehbruder und ich etwa zehn Jahre alt wurden, bekamen unsere Fahrräder Namen. Warum sollte auch der eigene Name Privileg von Menschen, Haustieren und Schiffen sein? Mein erstes Fahrrad (in England) hieß „rounder“, also Rundes oder Rundenfahrer. Es hatte (dortzulande eine Seltenheit) einen gebogenen Rahmen wie ein altes europäisches Damenrad und Runden fuhren wir sowieso. Dem folgten verschiedene andere Fahrräder wie der „Gaßbock“ (klein, grau, schwer lenkbar, mit einer Übersetzung 10x treten – einmal fahren), „Gaul“ uraltes rotgestrichenes Damenrad, oder das sehr kurze grüne Sportrad „Frosch“.

Das Fahrrad für den Arbeitsweg in die Lofag hieß eigentlich „Blitz“ wurde aber wegen meiner Fahrweise nur mehr „Schimmel“ genannt. „Schimmel“ befuhr viele Varianten durch den 20. Bezirk, fand aber nichts Gutes. Die Dresdnerstraße war voller schneller, stinkender Lastwagen; die Parallelstraßen dazu bedingten Umwege. Um den Augarten gab es Holperpflaster wie fast überall zwischen Kai und Wallensteinplatz. „Schimmel“ hatte alle Nachteile eines Halbbrenners, was da sind schmale heikle Bereifung, gebückte Fahrhaltung bei doppelt gebogenem Lenker und – das Ärgste – einen messerschmalen Rennsattel. Ich fand bald eine Nachfolgerin, das Damenrad „Ross“, lernte aber schon für die Verkehrsprüfung für den Führerschein klein a (Kleinkrafträder bis 125 cm³). Ich bestand sogar auf Anhieb die Prüfung.

Ein Roller Puch 125 wurde gekauft und natürlich gleich getauft. Er hieß „das Tier“ wurde aber nur „Viech“ genannt, was sich herrlich abwandeln ließ, vom „Mistviech“ bis zum zärtlichen „Viecherl“ gab es alles. Anfangs traute ich dem starken und hinterhältigem Viech nicht; jedenfalls nicht ehe ich alle Handgriffe und Fußtritte gründlich beherrschte, und ohne festem Antreten lief meistens garnichts. Also fuhr ich anfangs mit „Ross“ und stellte mir vor, ich lenkte das Rollervieh. Wenn man einen kleinen Buben im Sesseln sitzend Lokomotivführer spielen sieht – wie er beschleunigt und bremst und tütet, so ähnlich ging das vor sich. Zum Glück hat mich niemand dabei beobachtet! Kurz darauf kurvte ich um die Häuserblocks – im Fahrradtempo versteht sich – oder fuhr sogar zu

meinen Freunden. Die Arbeitskollegen wunderten sich, mich noch mit dem Rad in die Arbeit fahren zu sehen – gab es den Motorroller überhaupt wirklich? Andere, die sich gleichzeitig so ein Fahrzeug zugelegt hatten, benützten es schon längst. Meine Begründung – die lautere Wahrheit – glaubte mir natürlich niemand: der Weg von etwa 80 m innerhalb des Lofag-Geländes. Hier wechselten sich Asphalt und blankes Erdreich so ab, dass es bei trockenem Wetter Schlaglöcher und bei Regen tiefe Lacken gab. Und alle Kollegen waren dort eilig unterwegs! Vor diesen 80 m hatte ich viel mehr Angst als vor dem Stadtverkehr. Das Mistviech hatte außerdem die Gewohnheit, gerade dann Kerzenbrücken zu bekommen, wenn ich spät dran war. Fahrer von Zweitakttern fuhren damals mit dem Kerzenschlüssel in der Westentasche – Selbstmischertreibstoff war auch noch unbekannt. Aber schließlich überwand ich alle Ängste und Schwierigkeiten und wurde die letzten Monate vor meiner Verletzung in die heißgehasste Zentrale nur mehr „Die Wüde mit ihrer Maschin“ genannt!.

Johann Kaller: Ich bin immer mit dem Fahrrad in die Arbeit gefahren – eine andere Möglichkeit hat es nicht gegeben. Damals hat man sicherlich noch vier Kilometer freihändig fahren können, da es fast keine Autos gab und die Straßen noch ganz leer waren. Wenn man auf die Brünnerstraße gekommen ist, war's aus. Da sind dann schon sehr viele zur Arbeit gefahren, da hat man dann schon aufpassen müssen.

Karl Stüber: Nur zu gut wissen wir, dass die Eisenbahn direkt über die Straße gefahren ist, wo heute die Schnellbahnbrücke die Brünnerstraße kreuzt. Da war ein Schranken über die Brünnerstraße. Dass dort Züge drübergefahren sind, kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen!

Ich bin auch mit dem Rad in die Arbeit gefahren, musste aber vor der Arbeit noch meinen Sohn in den Kindergarten bringen.

Margarete Löschl: Ich bin jeden Tag mit dem Fahrrad in die Arbeit gefahren und bin einmal damit verunglückt. Eines schönen Tages bin ich in die Schienen gekommen und ausgerutscht. Ich bin also in die Sanität gegangen und der Sanitäter dort hat mir den Fuß verarztet. Auf den abgeschundenen Fuß hat er ganz dick eine Salbe

geschmiert – ohne das abzuwaschen – und so fest eingebunden, dass ich den Fuß überhaupt nicht mehr abbiegen hab können. Also gut! Bin ich nach Hause gefahren und in der Nacht hat das gearbeitet. Ich hab mir noch gedacht: Irgend etwas stimmt da nicht!“ Am nächsten Tag hat mich meine Mutter zum Arzt geschickt. Der hat das runtergenommen, natürlich hat das schon geeitert. Hat er gesagt: „Welcher Trottel hat ihnen das gemacht?“ Hab ich gesagt: „Unser Sanitärer in der Firma.“

Nach der Arbeit

Alois Leimbeck: Am Abend sind viele nicht in die Kantine, sondern in eines der umliegenden Gasthäuser gegangen. da hat's den berühmten „Böhmischen Wirt“ (Tschechisches Haus – Brünner Straße 55) gegeben. Wenn der zugesperrt hat, sind viele zur „Klöknerin“, ins Kaffeehaus (Klökner Marie, Brünner Straße 55) gegangen. Die Klöknerin hatte uns schon alle gekannt. Das war klein, aber jeder hatte seinen Platz. Wenn man hineinkam, musste man nicht bestellen, die hat schon gewusst: der Eine bekommt einen kleinen Braunen“, der andere einen „Schwarzen“. An der nächsten Ecke war die sogenannte „Gruabn“ oder zum Wagentristel (Manda Franz – Brünner Straße 53), vis a vis das Wirtshaus „Schneider, später Erber (Schneider Philipp – Brünner Straße 51). Bei der Klöknerin waren auch die ganz geeichten Trinker drinnen, die es in der Schmiede gab. Auch die Lackierer mussten immer „das Gift hinunterschwemmen. Da war dann Endstation um drei Uhr in der Früh.

Am Schlingermarkt war noch ein „Branntweiner“ (Teestube: Sveceny Brünner Straße 30) der auch häufig besucht wurde. Der „Zifferwirt“ (Brünner Straße 59 – nach der Eisenbahn) und der „Ganswirt“ am Eck Brünnerstraße/Peitlgasse, das war schon ein besserer Wirt. Da waren auch schon die besseren Herren, vom Beamtenstand, hingegangen. Dort war auch ein schöner schattiger Garten. Sonst war aber nicht viel los.

Auf der Brünner Straße Ecke Werndlgasse war auch damals schon der „Kuglerwirt“, der heute noch existiert.

Der Vorteil, den die Kantine bot war der, dass man dort „anschreiben“ lassen konnte. Das haben viele ausgenutzt, sodass am Monatsende die Ehefrauen dort die Schulden bezahlen mussten.

Das waren die einzigen Vergnügen, die einige – oder gewisse von uns nach der Arbeit gehabt haben.

Um sieben Uhr haben wir aber schon wieder mit „Albinoaugen“ am Arbeitsplatz in der Werkstätte sein müssen. Einige haben sich schon vor der Arbeit in der „Gruabn“ mit einem Korn „gestärkt“.

Das war alles Ende der 40-er Jahre. Unterm Krieg hat's das alles aber nicht gegeben. Da ist uns nicht einmal ein Jubiläum in den Sinn gekommen. Da hat's nur politische Versammlungen gegeben.

Ernst Tremmel: Viele Betriebsangehörige haben auf dem Gelände, wo heute das Hauptpostamt steht, die Freizeit in ihren Kleingärten verbracht. Eine große Anzahl von Gärten erstreckte sich auf dem Firmengebiet entlang der Bahnsteggasse vom Tschechischen Haus bis zur Fabrikseinfahrt Bahnsteggasse. Einer der Obmänner war Herr Dörrer vom Lager. Bis zum Jahr 1957 hatten die Kleingärtner relativ wenig Wasserentnahmestellen. Nachdem ein eigener Betriebsbrunnen vorhanden war, haben wir Lehrlinge unter der Leitung unseres Lehrlingsausbildners, Herrn Jilek, Nutzwasserleitungen verlegt. Von der Kantine weg alles in 6/4-Zoll-Rohren, frostsicher in den von uns gegrabenen Künetten unter allen Hauptwegen der Anlage. Diese Arbeit sagte uns sehr zu, denn das Wetter war herrlich und es war eine willkommene Abwechslung zu unserer Grundausbildung.

Alltag in der NS-Zeit

Leopold Tamm: Im vorigen Jahrhundert ist die Lokomotivfabrik aufgebaut worden; sie war die Größte und die am besten ausgerüstete. Wir haben lange den höchsten Rauchfang von Europa gehabt. Es war eine vorbildliche Fabrik. Was vor 1918 war, das kann ich nur aus verschiedenen Erzählungen wissen, aber nachher hab ich Folgendes rausbekommen. Nach dem 18er Jahr war das große Österreich winzig klein. Da waren vier Lokomotivfabriken ein wenig zu viel. Eine nach der anderen ist abgestorben, abgetötet worden bzw. zusammengefasst worden. Übriggeblieben ist nur die „Wiener Lokomotivfabrik „FLORIDSDORF“.

Die anderen Lokomotivfabriken waren: „Sieg1“ in Wiener Neustadt (die späteren RAX-Werke); „Krauss“ in Linz und die „STEG“ in Favoriten.

Aber 1938 hat sich alles verändert. Nachdem die Deutschen einmarschiert sind, hat auf einmal die Lokomotivfabrik zu wachsen angefangen. Sofort sind Hunderte Arbeiter aufgenommen worden.

So wie meine Laufbahn früher war: Lehrling – Arbeiter – Arbeitslos – Arbeiter – Arbeitslos u.s.w. war's bis 1938 auch in der Lofag.

Haben sie Aufträge über zehn Lokomotiven bekommen, wurden sofort 100 Leute aufgenommen. War der Auftrag beendet, dann sind sie wieder entlassen worden, nicht nur wegen des Urlaubsgeldes, sondern überhaupt, weil es keine Arbeit gab. Es war ein Stammpersonal da und das ist fallweise ergänzt worden. Aber im 38-er Jahr ist das dann plötzlich umorganisiert worden, nach deutschem Muster.

Unbekannter Teilnehmer: Bei mir war das noch ein wenig anders. Ich habe Schlosser gelernt und war zuerst bei einem Meister, der hat zugesperrt 1928, weil er keine Arbeit mehr gehabt hat. Dann habe ich bei einem zweiten Meister in einem kleinen Betrieb gelernt. Und da hat mir dann ein Freund, Herr Riedinger, gesagt: „Pass auf, du gehst jetzt hinauf, holst dir einen Anforderungsschein und gehst aufs Arbeitsamt. Die vermitteln in die Lokomotivfabrik“. Ein Schlosser bei der Anreißplatte der hat gesagt: „Sie können in keine Lokomotivfabrik, sie können zum Bau, sie können ein Geländer machen, aber ins Lokomotivwerk kommen sie nicht, anreißen muss ein jeder können. Ich musste eine Prüfung am Arbeitsamt machen

müssen, damit ich wenigstens Zeichnungen lesen kann. Der Meister hat gesagt: „Sie waren noch nie in einer Fabrik? Aber ich lass sie vermitteln“. Da bin ich dann im 38er Jahr in die Lokomotivfabrik gekommen als Anreißer. Zuerst war es noch sehr gemütlich, da waren die Meister. Aber dann sind schon größere Herren gekommen. Da ist total umorganisiert worden, Neubauten, Vergrößerungen und ganz anders eben.

Ich kann mich noch erinnern: Da sind 20 Leute auf der Brünnerstraße mit dem Reindl gestanden, die um sechs Uhr mit dem Zug gekommen sind, da hat der Nachtwächter das Türl aufgemacht, sind sie hineingestürzt. Beim zweiten Türl waren dann schon 50 oder 100 Leute und sind vorbeigegangen bei Herrn Trost. „Guten Morgen, Herr Trost“. „Morgen Herr Trost“, ja da war der Herr Portier dann schon was. Die anderen haben dürfen dort arbeiten. Das hat sich aber dann schon geändert, weil 400, 500, 600 Leute können nicht „Guten Morgen, Herr Trost“ sagen. Aber mit dem ist auch die Deutsche Wehrmacht gekommen. Kaum waren wir drinnen, sind die ersten schon eingerückt zur Ausbildung. Alles, was so halbwegs jung und brauchbar war fürs Militär, wurde eingezogen. Eine kurze Ausbildung auf drei Monate. Dadurch hat ein Kollege die Ausbildung gemacht und ich hab dann Vorarbeiter werden können bei der Partie und als der gekommen ist, bin ich zum Militär gekommen und hab dann wieder weitergearbeitet als Schlosser.

Franz Böhm: Ich bin am 2. Mai 1938 in die Lokomotivfabrik eingetreten, ursprünglich in die Buchhaltung. Da war Herr Lewand noch der Chef. Im 39-er Jahr hat sich das Lohnbüro erweitert. Es sind 10.000 Menschen in der Lofag gewesen. Als ich dann eingetreten bin waren es 700. Später hat es Wochen gegeben, wo 700 Leute aufgenommen wurden. Nämlich dann, wenn neue Werkstätten fertig geworden sind; z.B.: mit 300 Drehbänken, da sind 700 Leute auf einmal eingetreten.

Später bin ich dann ins Lohnbüro gewechselt und war dort bis 1944. Im September hab ich aber wieder einrücken müssen. Nach dem Krieg war vorerst keine Möglichkeit, in der Lofag weiterzuarbeiten.

Anton Österreicher: Ich stamme aus dem Waldviertel. Obwohl ich sehnlichst Förster werden wollte, wurde ich 1943 von der Berufs-

beratung unter Androhung von Strafen gezwungen, eine Lehre in der Rüstungsindustrie anzutreten. Der Berufsberater sprach damals zu mir: „Für den Endsieg brauchen wir keine Förster, sondern wir benötigen Fachkräfte in der Rüstungsindustrie.“ So kam ich am 15. September 1943 in ein Lehrlingsheim der Lofag, ein Barackenlager in Jedlersdorf.

Es ging dort richtig militärisch zu. Wir waren 60 Burschen, hatten zwei Unterführer und einen hohen SA-Offizier mit goldenen Litzen, der auch Blutordensträger war. Dieser Offizier hatte mit seiner Frau eine kleine Wohnung bei uns. Da er für alle Lehrlingsheime in Wien und Umgebung zuständig war, so konnte er mit seiner Frau nur zweimal pro Woche bei uns im Lager sein. An diesen Tagen gab es keinen Schliff und keinen Drill. Wer nicht die Berufsschule schwänzte, nicht raufte, um 22 Uhr im Lager war und seinen Urlaub bei seinen Eltern verbrachte, der hatte keine Reibereien.

Unser Tag lief folgendermaßen ab: Tagwache um fünf Uhr früh, waschen, Betten machen, frühstücken mit Blümchenkaffee und pro Nase zwei Semmeln mit Butter oder Marmelade. An den Sonntagen wurden wir um sieben Uhr geweckt, zum Frühstück gab es auch manchmal Kuchen. Das Mittagessen bestand aus Suppe, etwas Fleisch, Gemüse etc. und war reichlich.

Wochentags nach dem Morgenappell gingen wir zur Straßenbahn und fuhren in die Mollardgasse zur Grundausbildung. In der Berufsschule besuchte ich die Klasse für Betriebselektriker. Das Mittagessen bekamen wir in der Berufsschulkantine. Abends um 17 Uhr fuhren wir mit der Stadtbahn und Straßenbahn ins Lager zurück. Zum Abendessen um 19 Uhr mussten wir stets einen Spruch auf sagen z.B. „Das Essen ist ein Wohlgenuss, doch besser schmeckt ein Mädchenkuss“ und einige andere Sprüche. Manchmal, wenn der Heimleiter nicht anwesend war, kam auch „Und wenn sich Tisch und Bänke biegen, wir werden den Fraß schon runterkriegen“ über unsere Lippen. Anstatt Freizeit gab es dann Leibesübungen, Knöpfe annähen, Socken waschen, Briefe schreiben und andere ähnliche Beschäftigungen. Ob wir unsere Hände und Füße gewaschen hatten, wurde um 21 Uhr 30 kontrolliert und ab 22 Uhr war Nachtruhe.

Diese Kontrollen waren notwendig da es viele Dreckspatzen unter uns gab. Als Stubenältester musste ich mit dem Unterführer diese Kontrollen durchführen. Wenn ein Schmutzfink erwischt wurde, erhielt er für den nächsten Tag eine Ausgangssperre, musste 25

Liegestütze machen, sich waschen und anschließend wieder zur Kontrolle erscheinen.

Nach meiner sechsmonatigen Grundausbildung wurde ich in die Lofag zur Praxisausbildung als Betriebselektriker überstellt. Dann durfte ich schon am Freitag um 16 Uhr Schluss machen. Ich bekam einen Dauerfahrchein und konnte somit mit allen Zügen, auch mit den Fronturlauberzügen, so alle drei Wochen, übers Wochenende nach Hause fahren. Viele Eltern der Lehrlinge stellten Anfragen, warum ihre Söhne an den Wochenenden nicht nach Hause kamen. In diesen Fällen schliefen die Burschen im Lager, verbrachten die Freizeit im Prater oder anderswo, denn zum Wochenende gab es keine Kontrollen. Aufgrund dieser Vorfälle mussten wir zum Nachweis des Familienbesuches, stets einen Stempel des Heimatbahnhofes, im Lehrlingsheim bei der Kontrolle am Montag vorzeigen. Wer den Stempel nicht vorweisen konnte, erhielt empfindliche Strafen.



NS-Propagandaplakat ca. 1943

Als Jugendlicher durfte ich in der Lokomotivfabrik jene Hallen nicht betreten, die der Geheimhaltung unterlagen. In diesen Hallen wurden streng abgedeckt Geschütze, Waffen und andere Rüstungsmaterialien hergestellt. Mit einem russischem Kriegsgefangenen reparierte ich in den für uns zugänglichen Hallen, Maschinen, Kräne und andere Elektrogeräte. Der 28-jährige russische Elektroingenieur hieß Ivan und beherrschte die deutsche Sprache in Wort

und Schrift. Von ihm habe ich sehr viel gelernt, denn er war ein brillanter Techniker.

Später wurde ich unfreiwillig der Heimatflak bei der Nordwestbahnbrücke zugeteilt und zum Überlebenstraining auch nach Tirol in die Seetaler Alpen beordert. Drei Wochen vor dem Kriegsende flüchtete ich ins Waldviertel. Bis die Russen kamen, versteckte ich mich in einer Höhle in den Wäldern, da ich von den Behörden gesucht wurde.

In der Lokomotivfabrik arbeitete ich wieder ab dem Jahre 1946. Die anschließenden Dienstjahre bis zur Pension ergaben somit drei- unddreißig Jahre Lofag und zehn Jahre SGP im Werk Simmering.

Johann Kaller: Jeden Montag war die Flaggenparade der Lehrlinge. Dabei wurde die Hakenkreuzfahne gehisst und ein Lehrling, welcher erst kurz vorher bestimmt wurde, musste einen deutschen Spruch aufsagen. (z.B: „Mehr sein als scheinen“) Daran mussten alle Lehrlinge teilnehmen, sehr oft war auch der Generaldirektor anwesend. Am Samstag wurde die Flagge wieder eingezogen. Dabei wurde kein Spruch aufgesagt.

Alois Leimbeck: Jeden Montag war die Flaggenparade: Alles musste antreten und dann ist der Spruch der Woche verlesen worden. Da mussten wir dann Schulterstücke tragen (ein Modell von einem Amboss). Ich erinnere mich auch an eine Vollversammlung im Block 3, wo der damalige Gauleiter Baldur von Schirach, gesprochen hat. Um die Leute zur Arbeit zu animieren, hat er gesagt: „Wenn einer sehen will, wie in der Ostmark gearbeitet wird, muss er in die Wiener Lokomotivfabrik kommen.“

Otto Czischek: Ich war Lehrling im zweiten Lehrjahr und erinnere mich, dass im Jahr 1939 eine Betriebsbesichtigung, an deren Spitze Gauleiter Josef Bürckel stand, stattgefunden hat. Betriebsleiter Hitzler führte diese Herren durch die verschiedenen Hallen um die verschiedensten Arbeitsgänge zu erläutern. In der Schmiede, die eine der größten Europas war, wurden die schweren Kuppelstangen für die Loks bei Temperaturen um 1.100 Grad in Rohform geschmiedet. Der Schmiedemeister erklärte, dass der Schmied und Hammerführer ein eingespieltes Team sein müssen. Dabei kommt es besonders auf das nötige Gefühl des Hammerführers an, die Schlagkraft von

vier Tonnen zu regulieren. Herr Bürckel unterhielt sich mit dem Hammerführer, der erklärte ihm, dass er den Bär kurz vor dem Aufschlag stoppen könne. Ungläubig ob dieser Aussage machte man den Vorschlag, die Taschenuhr von Bürckel auf den Ambos zu legen. Der Hammerführer ließ den Hammerbären herunter sausen und stoppte 1 cm über der Uhr. Herr Bürckel war ob dieser Leistung so beeindruckt, dass er dem Hammerführer die Uhr als Geschenk überließ.

Alois Leimbeck: Wegen dem Obermeister Czech wäre ich als Lehrbub fast hinausgeflogen. Ich bin ins Magazin gegangen, Herr Czech steht auf der Schiebebühne, ich bin vorbeigegangen, weil ich ihn nicht begrüßt habe, komme ich zurück vom Magazin, steht er mit dem Hitzler dort und sagt: „Der hat mich nicht begrüßt.“ Das ist kein Witz, habe ich einen Staucher bekommen, wäre ich fast hinausgeschmissen worden. Weil ich den Herrn Czech nicht mit „Heil Hitler“ begrüßt habe. Und ein zweites Mal in der Montierung, beim Übergang bei den Geleisen. Auch wieder der Herr Czech. Da hätte ich bald marschieren müssen, aber Herr Hitzler war da nicht so arg, der war humaner. Obwohl er ein Parteigenosse war, er war sehr loyal zu den Arbeitern. Beim Czech wären wir hinausgeflogen.

Johann Kainz: Bei meinem Eintritt in die Lofag war eine sehr exakte Trennung zwischen den Angestellten und Arbeitern. Ich habe 1939 angefangen und bin 1943 eingerückt. In der damaligen Zeit, hat man sehr, sehr darauf geachtet, dass die Beamten mit der Arbeiterschaft nicht zu sehr zusammengekommen sind.

Margarete Löschl: Das mag stimmen; mein Vater war damals im Lohnbüro tätig. Damals hat man „Beamter“ gesagt, aber er war ein Angestellter.

Johann Kainz: Das Haus, in dem wir wohnten, ist ein ganz besonderes Haus gewesen; das musste die Lokomotivfabrik von der Firma Guthahn kaufen. Um von dort in die Lokomotivfabrik zu kommen, musste man durch die Kleingärten gehen. Dazu brauchte man einen Schlüssel, den nur Beamte aber keine Arbeiter bekommen haben. Das wurde damals sehr streng getrennt.

Wilhelmine Eppel: Ich habe hier die Biographie meines Vaters. Die ist aus dem Archiv der Geschichte der Naturwissenschaften.

Adolf Giesl hat, glaube ich, 1929 sein Doktorat gemacht. Er hat schon vorher ein bisschen gezeichnet in der Lokomotivfabrik. Direktor Demmer hat ihn dann engagiert. Er war von 1929 bis 1938 in Amerika. Direktor Demmer hat ihn mit Segen fortgeschickt, hat gesagt, ja, es ist gut, wenn er Erfahrungen sammelt, und er ist jederzeit willkommen, wann immer er wieder zurückkommen will. Er hat in Amerika meine Mutter kennengelernt und 1933 in New York geheiratet. Und dann hat er eben doch nicht diesen Erfolg gehabt, wie er es sich erhofft hat, und ist wieder zurück nach Europa. Die Amerikaner und unsere Verwandten und Freunde in Amerika haben ihn sehr gewarnt. Er hat das eher auf die leichte Schulter genommen und wollte wieder heim. Seine Eltern waren in Wien, und er hat sich gedacht, es wird schon nicht so schlimm sein.

Adolf Giesl schreibt: „Am 12. März war Österreich von Hitler besetzt und Deutschland einverleibt worden, was angesichts des schon Monate vorher eingetretenen wirtschaftlichen Aufschwungs für die Bevölkerung kaum generelles Kopfzerbrechen bedeutete. Man hatte ja die vorhergegangene bittere Zeit der Not nicht vergessen und die Zukunft kannte man noch nicht. Freilich gab es auch recht schlimme Erfahrungen für prominente Persönlichkeiten, auch solchen aus der Wirtschaft, die sich nicht gefährdet glaubten. So rief Direktor Demmer im März 1939 einige seiner engsten Mitarbeiter zusammen und sagte mit allen Zeichen der Erregung eines zutiefst Getroffenen: „Ich muss Ihnen eine Mitteilung machen, die Sie sicher sehr überraschen wird. Ich bin ab morgen nicht mehr ihr Generaldirektor.“

Demmer, der Industrieführer, dessen Voraussicht und Mut es 1930 zustande brachten, die nicht mehr existenzfähigen drei österreichischen Lokomotivfabriken zu übernehmen sowie die besten Kräfte und Einrichtungen für die WLF (Wiener Lokomotiv Fabrik) zu erhalten, wurde in seinem 57. Lebensjahr mit Zwangspensionierung belohnt, wohl nicht allein, weil er sich nicht um die Partei bemühte, sondern auch, weil die neuen Inhaber der WLF, die Herren der Firma Henschel & Sohn – größte Lokomotivfabrik Deutschlands – Bedenken gegen die Teilung ihrer Macht mit einem Mann von solcher Vitalität und Energie empfanden.

Demmer erhielt natürlich eine angemessene Pension, doch wurden ihm seine bevorstehenden, vielleicht interessantesten Jahre

durch einen Federstrich genommen. Genugtuung wurde ihm relativ bald zuteil, als 1945 das „Tausendjährige Reich“ zerbrochen war, und er seine Tatkraft und seine Erfahrungen auf etlichen Gebieten noch fast zwei Jahrzehnte lang entfalten konnte.

Ich hatte Glück, denn der neue Generaldirektor, Fritz Nölle, damals 45 Jahre alt, der seit ca. 1937 das Wiener Büro der Firma Henschel & Sohn am Schwarzenbergplatz geleitet hatte, war alles andere als ein Fanatiker, sondern ein kluger, höflich-strenger rheinländer Kaufmann von Format, der keine überflüssigen Worte machte. Zuerst ließ er mich rufen und fragte nur, ob ich bei der Partei sei. Ein einfaches ‘Nein’ quittierte er mit ‘Danke’, ohne eine Miene zu verziehen, und ca. zehn Tage darauf rief er mich wieder, um zu sagen, „Ich mache Sie zum Exportchef“, wofür ich mich aufrichtig bedankte, denn gerade das passte mir sehr.

Mein guter Stern brachte mir schon im Oktober mein erstes, zu einem günstigen Preis innerhalb einer knappen Woche abgeschlossenes Exportgeschäft: Sechs interessante Dampftriebwagen von 540 PS Zylinderleistung bei 100 km/h. Ein ausführlicher Bericht darüber befindet sich in Anmerkung 1, aber auch in Heft 124 des Lokmagazins von Jänner/Februar 1984, das Fahrpläne und besonders interessante neue Hinweise enthält.

Als Ingenieurkaufmann konnte ich durch den Kontakt im Einvernehmen mit dem Kunden Maßnahmen zur Steigerung von Leistungen von Brennstoffwirtschaft einbringen sowie eine elegante Formgebung mit geringerem Luftwiderstand. Ein Delegierter der bulgarischen Staatsbahnen verfasste einen begeisterten Bericht über das neue Triebfahrzeug, und ohne den Krieg wären zweifellos bald größere Nachbestellungen auch für die Balkanstaaten erfolgt.

Mir wurde übrigens bald darauf auch der Verkauf von Industrielokomotiven in Deutschland von der WLF übertragen, speziell des Systems Gilli, bei dem es mir Dank Wirtschaftlichkeitsstudien gelang, um 10 % bis 30 % höhere Preise zu erzielen als für gefeuerte Lokomotiven gleicher Entstehungskosten. Da hatte der Zweite Weltkrieg schon längst begonnen. Aber meine Frau und ich holten noch rechtzeitig nach, was wir in den USA bewusst verschoben hatten, nämlich unsere beiden Töchter in die Welt zu setzen ...“ – also mich 1939 und 1941 die Zweite. So wurden beide Wienerinnen. Meine unerschrockene Schwiegermama kam noch zum Bewundern ihrer ersten Enkelin auf einem Schiff, teils bereits mit abgeblende-

ten Lichtern herüber und fuhr rechtzeitig wieder zurück, um uns, Gott sei Dank, in New York wieder zu sehen. Trotz des Krieges gab es immerhin Postverbindung über das Rote Kreuz.

Meine Tätigkeit verlangte häufig Reisen per Bahn, oft in sehr überfüllten Zügen. Doch ohne besondere Unannehmlichkeiten, wenn man z.B. eine Nachtfahrt zwischen Belgrad und Zagreb, durch einen knapp vorausfahrenden Panzerzug vor Partisanen geschützt, eher als interessant bezeichnet, zumal dabei alles ruhig verlief.

Durch Export von Loks der Reihe 52 und den Abschluss sogenannter Verlagerungsgeschäfte, wie z.B. Import kleinerer Lokbauarten, meist nach deutschen Zeichnungen, kam ich öfters auch nach Polen, Rumänien, Bulgarien, Kroatien und Ungarn und wurde überall gut aufgenommen.

In der Slowakei mussten wir Bahnreisende uns an einem schönen Nachmittag im Sommer 1943 einmal in die Felder verstreuen, als etwa 100 silberglänzende Amerikanische Flugzeuge über uns flogen. Aber sie hatten offenbar ihre Bomben laut Befehl irgendwo anders abgeworfen, denn die Slowakei war kein kriegsführendes Land.

In jenem Jahr produzierte unsere Fabrik ihre größte Anzahl von Lokomotiven der Reihe 52: 855 Stück mit einer Belegschaft von rund 8000 Mann, größtenteils Fremdarbeitern. Die Tender kamen aus der ehemaligen Sieglischen Fabrik in Wiener Neustadt, die zu diesem Zweck wieder entsprechende Ausrüstung enthielt.

Doris Weißmüller: Wie haben Sie den 15. März 1938, einen Freitag erlebt? Was haben Sie gemacht an dem Tag?

Karl Stuibner: Da denke ich an meine Kindheit zurück: Am 15. März hatte es in der Früh ca. 0 Grad gehabt, es war also ein kühler Tag. Der Lehrer in der Schule hat gesagt: Heute machen wir keinen Unterricht, heute ist ein großer Feiertag, geht's gleich nach Hause, und feiert's das, weil Österreich ist angeschlossen worden.“

Meine Betrachtung zu dieser Zeit war so: Mein Vater war Schutzbundanhänger und wurde vor 60 Jahren in Mödling niedergeschossen, er ist drei Monate im Spital gelegen. Zu dieser Zeit, nachdem mein Vater ausgesteuert war, haben wir natürlich sehr wenig zu essen gehabt. Mein Vater hat dann umgesattelt, weil er keine Arbeit bekommen hat. Und da er diese Krankenkosten nicht ersetzen hat

können, haben sie ihm den Heimatschein weggenommen. So war er praktisch staatenlos, und wir Kinder, wir waren zu dritt zu Hause, haben nicht gewusst, wovon wir leben sollen. Also irgendein Hoffnungszweig, eine neue Gliederung in Österreich lag im Anschluss. Sofort gab's Arbeit und ich konnte meine Lehre beginnen. Also wir haben volles Verständnis gehabt für den Umschwung. Aber ein paar Jahre später, als wir dann einrücken mussten war die Begeisterung natürlich vorbei. Ich habe zu meinem Vater gesagt: „Wenn wir den Krieg gewinnen, als Großdeutsches Reich, bin ich General, wenn ich von der Gefangenschaft zurückkomme“. Sagt er: „Du bist ja schon jetzt ein Kommunist.“

Spiridion Jovovic: Ich möchte mit dem 11. März beginnen, also dem Zeitpunkt der Abdankung des damaligen Bundeskanzlers Schuschnigg. Ich selber war zwölf Jahre alt, also gerade an der Schwelle des Erinnerungsvermögens und hätte eigentlich meine Schulaufgaben machen sollen, habe aber natürlich Radio gehört. Und ich war deshalb innerhalb der Familie der erste, der von den Ereignissen viel mitgekriegt hat. Ich muss noch vorausschicken, meine Eltern haben in Ottakring ein Gasthaus besessen, das heißt, es war ein sehr großer Kreis von Leuten als Gäste vorhanden, die allen möglichen Konfessionen bzw. allen möglichen politischen Richtungen angehörten und die also von diesen Ereignissen mehr oder weniger erfreut bzw. bestürzt waren. Aber einen zwölfjährigen Buben interessiert das weniger. Es war viel aufregender auf die Straße zu gehen, um zu sehen, was sich dort tut. Und das Überraschende war, dass der Zustrom von Anhängern des neuen Regimes überraschend groß gewesen ist. Über die Thaliastraße sind Kolonnen Richtung Stadt marschiert und es waren sehr viele Polizisten dabei, die über ihren Uniformmänteln Hakenkreuzarmbinden getragen haben. Am nächsten Tag war für uns Kinder das Erfreulichste: Es gab keine Schule! – Also gingen wir schauen. Das war die Zeit der Überfluges der deutschen Luftwaffe mit dem Abwurf von Flugzetteln usw. Und dann kam natürlich, der Einmarsch der deutschen Truppen, der lange nicht so perfekt funktioniert hat, wie das in der Presse und in der Propaganda dargestellt worden ist. Ich habe das damals noch überhaupt nicht gewusst, war ja auch viel zu klein, aber der Zufall hat mich dann, als ich einrücken musste, im Jahre 1943, genau zu jener Truppe geführt, die im 38-er Jahr in Österreich als erste einmarschiert ist. Das war die 2. Deut-

sche Panzerdivision. Und die damals daran Beteiligten haben gesagt, es sei gar nicht so glatt gegangen. Sie hätten gewaltige Schwierigkeiten gehabt, obwohl keinerlei Gegenwehr war. Im Gegenteil, man hatte immer vom Blumenkrieg gesprochen. Und trotzdem hatten sie Mühe, den größten Teil der Panzer überhaupt nach Wien zu bringen, damit sie dann für die Parade über die Ringstraße zur Verfügung gestanden sind. Technische Mängel, also insbesondere der Panzer, das war ja bekannt. Die sind an und für sich anfällig gewesen, besonders beim Straßenmarsch. Im Gelände ging das besser. Es ist vielleicht noch etwas ganz interessant. Unter den Gästen meiner Eltern waren natürlich Juden. Da waren aber auch SA-Leute, da waren Parteigänger von den Christlich-Sozialen, da waren Schutzbündler, ehemalige, alle waren vertreten. Und es kam ziemlich rasch zu den ersten Verhaftungen. Und das, was allgemein erstaunt hat, war, dass unter den Verhafteten, die dann nach Dachau oder anderswo hingekommen sind, nicht nur Parteigänger des verflorenen Regimes gewesen sind, sondern auch die ersten SA-Leute, die sich die ganze Sache anders vorgestellt hatten und ihrem Unmut ziemlich laut Ausdruck gegeben haben. Also die sind auch sehr rasch verhaftet worden. Die hatten sich mehr oder weniger ein nationalsozialistisches Österreich vorgestellt, aber kein Großdeutsches Reich.

Dr. Bertrand Perz (Gast): Es sind natürlich nicht in der Mehrheit die österreichischen Nationalsozialisten verhaftet worden, aber es gab solche Verhaftungen, das ist ganz wichtig. Und da muss man vielleicht ein bisschen den Hintergrund dazu sagen. In Berlin hat man ja sozusagen zwei Strategien verfolgt. Man hat gesagt: Erstens, die Nationalsozialisten, die nach dem 34-er Putschversuch nach Deutschland gegangen sind, die lassen wir zunächst einmal nicht herein. Weil wenn wir die hereinlassen, die machen was sie wollen, denen kann man nichts befehlen. Das heißt, die müssen einmal draußen bleiben, am Anfang. Die österreichische Legion kam erst später. Das zweite war, dass man auch aus herrschaftstechnischen Überlegungen gesagt hat, die österreichischen Nationalsozialisten lassen wir in Österreich möglichst einmal nichts werden, oder sozusagen nur in sehr beschränktem Ausmaß, weil mit denen tun wir uns sehr viel schwerer, wenn wir von Berlin Anordnungen geben, als wenn wir Leute von außen einsetzen, die sozusagen unsere Leute sind.

Das waren einmal diese zwei Überlegungen, die eine große Rolle gespielt haben. Das heißt aber nicht, dass österreichische Nationalsozialisten nichts geworden sind, nur man hat sich das nur sehr genau überlegt, wo man sie einsetzt und ob man sie auf österreichischem Gebiet etwas werden lässt. Das dritte war, dass es in der österreichischen NSDAP große Konflikte gegeben hat, zwischen SA, SS, Hitlerjugend, Partei, in der illegalen Zeit zwischen 1934 und 1938 und auch schon vorher. Das waren zum Teil Kämpfe, die sozusagen bis aufs Messer ausgetragen worden sind. Und 1938 sind die Rechnungen natürlich beglichen worden.

Das heißt, die Leute, die nicht 100%-ig auf der Linie etwa der SS waren, aus der SA, die nicht gepasst haben, die hat man sozusagen 1938 sofort einkassiert. Es gab auch Fälle, wo Nationalsozialisten ins KZ gekommen sind, weil sie nicht „auf Linie“ waren.

Man muss das natürlich im Gesamtrahmen sehen. Das ist natürlich nicht die Mehrheit gewesen, aber solche Fälle gab's, und das ist ein bisschen so der Hintergrund, von dem ich glaube, der ergänzt werden soll.

Spiridon Jovovic: Wenn man von verschiedenen Strömungen spricht, sollte man auch eines nicht vergessen: Was sich erst 1940 abgespielt hat, nämlich eine Art Protest der, sagen wir es einmal so, der österreichischen Hitlerjugend gegen das Mussolini-Hitlerabkommen über Südtirol. Da wurde in Wien am Stephansplatz eine Demonstration gegen dieses Abkommen veranstaltet und zwar mit Förderung und Duldung der hier ansässigen NSDAP-Dienststellen. Die haben zum Teil davon gewusst. Ergebnis: Es ist damals keine Polizei eingeschritten.

Johann Kainz: Ich müsste dazu schon einiges sagen: Es werden wenige hier sein, die älter sind als ich. Ich bin ein Jahrgang 1925 und ich kann mich nur insofern erinnern, weil mein Vater sehr linksorientiert war. Und es hat in der Zeit meiner Jugend noch keine Lautsprecher gegeben, zumindest wenige. So haben alle einen Detektor gehabt, wobei die Antenne am Betteinsatz angeschlossen wurde. Ich erinnere mich, wie meine Ohren immer rot waren, wenn die großen Reden des Schuschnigg gesendet wurden, der bekannterweise gesagt hat: „Wir Österreicher sind die besseren Deutschen, als die da draußen.“ Und seine letzten Worte waren so,

dass man wusste, es geht dem Ende entgegen. Meine Mutter hat damals für jüdische Geschäftsleute genäht. Die sind, sofern sie es sich leisten konnten, rechtzeitig aus Österreich weggegangen. Ich erinnere mich noch sehr, sehr gut, wie in der Gerichtsgasse, wo heute die Sozialhäuser stehen, jüdische Familien, alte Damen, mit einer Zahnbürste die Straße aufwaschen mussten. Es war peinlich, das anzusehen, für Leute die nicht Nazis waren. Nazis haben sich delektiert dran. Die haben „Bravo“ geschrien und haben ihnen noch mit dem Fuß in den Hintern getreten.

Johann Schliesser: Also ich erinnere mich noch, ich war knapp zwölf Jahre, da sind unheimlich viele Hakenkreuze gestreut gewesen und Zettel. Ein paar Tage vorher sind die Leute schon auf der Straße gegangen und haben „Heil Hitler“ geschrien. Ich muss dazu sagen, heute kann ich das sagen, als Bub habe ich das damals nicht feststellen können: Die Begeisterung war echt damals! Das war eine echte Begeisterung – warum?

Da waren so viele Leute arbeitslos, ausgesteuert, d.h. ohne Unterstützung, die sind betteln gegangen in die Kirche und sonst wo, um Gewand zu kaufen bzw. um essen zu können. 1940 habe ich angefangen zu lernen, und man sah dann sehr schnell, wie die Begeisterung dahin war. Da hat damals der Goebbels im 43-er Jahr am Heldenplatz gesprochen. Da hat das keine Rolle gespielt, wenn ein paar Stunden die Arbeit ausgefallen ist. Und es sind Betriebe geschlossen zum Heldenplatz marschiert, sonst wäre der Heldenplatz wahrscheinlich nie voll geworden. Wir Lehrbuben hätten Transparente tragen sollen. Nur sind wir dort nie angekommen, denn wir haben am Graben die Transparente weg gelehnt und sind gegangen.

Rudolf Schobesberger: Ich kann mich an das 38-er Jahr noch gut erinnern, wie wir einige Tage nach dem 13. März in der Lofag Tische außerhalb des Beamtenhauses aufstellen mussten. Da war eine ganze Schlange von Arbeitslosen angestellt. Die Lohnverrechner, wo ich auch dabei war, haben alle aufgenommen. Außerdem sind Gulaschkanonen aufgefahren worden, und es wurde Eintopf ausgegeben. Bis abends haben wir alle Leute aufgenommen.

Erich Hölzl: Vor 1938 hat man eine Bestätigung vom Pfarrer bringen müssen, dass man ein Christ ist, bevor man eine Lehrstelle be-

kommen hat. Wenn man keine Lehre bekommen hat, hat man ein Jahr länger in die Schule gehen müssen. Ich bin in den einjährigen Lehrkurs gegangen ins Polytechnische. Wir haben eine Freude gehabt. Ich habe mit vielen Kollegen in der Lofag geredet, die wieder eine Arbeit gefunden haben. Da war auch der Franz Jonas dabei. Da sind wir oft zusammen gestanden und haben diskutiert. Und viele, wirklich viele Leute waren froh, dass sie eine Arbeit gehabt haben, und dass sie leben konnten.

Mein Vater war ein Angestellter und wir waren drei Buben. Mein Onkel hat zwei Buben gehabt, der hat nichts für die Buben bekommen. Die waren arbeitslos. Die waren Schriftsetzer, und dann im 38-er Jahr, dann haben sie sofort eine Arbeit bekommen. Heute spricht man darüber, dass alle so begeistert waren, aber nur aus dem Grund, weil sie wieder eine Arbeit hatten.

Josef Kosina: Mein Vater war ein Polizeibeamter in Wien und ist 1936 in Pension gegangen. Und was ist passiert? Ich habe sehr viele gekannt, die irgendeine Kleinigkeit gemacht haben. Einen kleinen Diebstahl, eine kleine Rauferei, Wirtshausraufereien, belanglose Tatsachen. Die wurden alle zusammengefangen und sofort nach Westdeutschland zum Westwall geführt. Nicht einige, sondern ziemlich viele.

Ich war Lehrling bei CP Goerz, habe sehr gute Zeugnisse gehabt und las im Völkischen Beobachter im Frühjahr 1939, dass sich alle Lehrlinge, Maschinenschlosser, Schlosser, Dreher, Elektrotechniker oder artverwandte Berufe, zu einem Ingenieurlehrgang bewerben können. wenn sie die Gesellenprüfung mit Sehr gut oder mit Auszeichnung abgelegt haben. Da habe ich mich gleich gemeldet, weil ich gesehen habe, ich kann mit meinem einen Bein, das gesund ist – das andere ist ja steif, kaputt -, sicher mein Leben lang nicht an der Werkbank stehen.. Nach diesem Vorsemerster sind 72 Schüler in zwei Klassen aufgenommen worden. Es war damals eine furchtbare Auslese. Ein Nicht genügend in einem Gegenstand hat vollkommen genügt, um diesen Schüler aus der Klasse zu eliminieren. Was ist passiert, wenn einer nicht entsprochen hat, und er ist rausgeflogen? Er hat in den nächsten Tagen seine Einberufung zum Militär bekommen! Und so sind von den 72 Schülern, welche im 39-er Jahr begonnen haben am 23. März 1942 nur elf fertig geworden.

Johann Orth: Ich war ungefähr zehn Jahre alt und habe im 20. Bezirk gewohnt, bin also ein Arbeiterkind. Mein Vater war ein eingeschworener Kommunist. Er war bis 1925 in russischer Gefangenschaft und ist dort Kommunist geworden. Das erste, was er gesagt hat, war (sie haben dort so eine kleine Zelle gehabt): „Hitler ist gleich Krieg“. Das hat er damals schon gesagt im 38-er Jahr. Und ich kann mich erinnern, es war ja eine allgemeine Armut, die man sich ja gar nicht mehr vorstellen kann. Im Sommer „Kloth-Hosen“, barfuss so und so, keine Haare und ein Ruderleiberl. Schmalzbrote, waren unser Essen. Und es waren viele Juden dort; wir haben mit Ihnen gespielt, als ob das unserige wären. Obwohl mein Vater so ein Kommunist war, sind wir dann zum Ring gegangen, und zwar wie Hitler am Balkon vom Imperial zu sehen war. Wir sind vis-a-vis gestanden und interessanterweise war mein Vater doch ein bisschen überrascht, dass sich das wirklich so ergeben hat, dass alle Arbeit bekommen haben. Er hat auch Arbeit bekommen. Er war gelernter Schuhmachermeister, war aber dann lange Zeit arbeitslos. Woran ich mich noch erinnern kann, war die HJ – Hitlerjugend: Ich bin 1944 in die Reichstatthalterei 14 gekommen, wo man Vermessungslehrling werden konnte. Diese Leute hätten als Vermessungsbeamte im Osten eingesetzt werden sollen. Durch den Kriegsverlauf, ist es dann nicht mehr dazu gekommen. Wir wurden eigentlich nur aufgenommen, wenn wir bei der Hitlerjugend waren. Da hat man anklopfen müssen, und wenn man nur leise „Heil Hitler“ gesagt hat, wurde man sofort rausgeschickt und musste nochmals „zackig“ – laut und deutlich grüßen.

Ich bin dann Vermessungstechniker geworden. Ab 1938 ist unser Amt, das ja praktisch zur Gänze militärisch war, nur mehr am Truppenübungsplatz vermessen gewesen. Nur mehr Flugplätze vermessen, von der Landesvermessung weg nur mehr alles auf den Krieg ausgerichtet, sofort von 1938 an.

Rudolf Schobesberger: Noch einige Worte zum Jahre 1938: Hitler ist einmarschiert, und am nächsten Arbeitstag in der Lokomotivfabrik, haben sich gleich die Illegalen Nazis zu erkennen gegeben. Die Ersten, die sich als Illegale zu erkennen gaben sind zum Telefon gestürzt und haben einen anderen Illegalen angerufen: „Hurra, jetzt sind wir soweit!“

Gertrude Bauer: Meine Großmutter hat mir erzählt, sie war ein Dienstmädchen; wo die Herrschaft den Chauffeur aufs Land geschickt hat, um Reisig zu holen. Und dann haben sie aus dem Reisig gleich ein riesengroßes Hakenkreuz gebastelt.

Doris Weißmüller: Wie ist denn diese Dekoration an die Häuser gekommen, wer hat sie denn gebracht?

Gertrude Bauer: Das war ganz einfach. Die Polizei ist von Haus zu Haus gegangen und hat gesagt: „Morgen ist das Haus geschmückt.“ Dann sind sie geschwind dekoriert worden. Ja, das war Pflicht. Man ist aufgefordert worden, das Haus zu schmücken, die Fenster zu schmücken. Und wenn man es nicht gemacht hat, dann war man schon verdächtig. Wir waren nicht froh, dass die Nazis kommen, sondern man war froh, dass die bisherige Regierung weg ist, weil sie nichts zusammengebracht hat; die hat nur Unheil gebracht.. Das ist der ausschlaggebende Punkt dabei. Und die Begeisterung, die war falsch.

Josef Kosina: Meine Frau war die Tochter eines Tapezierermeisters. Der hat sofort große Aufträge zum Nähen von Fahnen bekommen. In den ersten Wochen, Tag und Nacht, haben meine Schwiegermutter, mein Schwiegervater und eine Näherin nur Fahnen gemacht. Das war der erste Auftrag. Für die Nähseide haben sie Zetteln bekommen: Fahren sie dort hin, dort bekommen sie den Zwirn. Es wurde alles zugestellt. Es war gut bezahlt für damalige Verhältnisse. Alles Arbeitsbeschaffung, jawohl.

Spiridon Jovovic: Es hat zweierlei Arten von Propagandamaterial gegeben. Fahnen, Wimpeln, etc. Die Leute haben sich das selber gemacht. Mehr oder weniger behelfsmäßig. Es hat auch dementsprechend ausgeschaut. Die andere Sorte, das waren perfekt gemachte Fahnen. Streng gemacht nach Vorschrift, alles bestens ausgeführt. Und die sind in großen Mengen schon am ersten Tag aus Deutschland eingeflogen worden. Sie sind auch sofort verteilt worden. Die Parteigenossen, SA-Leute, sind von Haus zu Haus gegangen und haben das ausgeteilt.

Einberufungen zur Deutschen Wehrmacht

Alois Leimbeck: Von der Werkskontrolle bin ich dann am 18. März 1942 zur Deutschen Kriegsmarine eingerückt, zur Laufbahn 2. Herr Lugmaier war damals der Vermittler bei der Wehrmacht. Und dann bin ich dort geblieben. Bei der Marine bin ich bis zum Maschinenmaat gekommen, dann bin ich am 7. Mai 1946 entlassen worden aus der Kriegsgefangenschaft, und am 22. Juni 1946 hab ich dann wieder in der Lofag bei Herrn Bock in der Montierung zu arbeiten angefangen.

Rudolf Baha: Ich bin als Dreherlehrling bis zum Jahr 1944 in der Lofag gewesen, im Juli 1944 freigesprochen und dann zum Reichsarbeitsdienst eingezogen worden und im Jänner 1945 zur Luftwaffe nach Danzig gekommen. Ich bin dann nach dem Krieg am 15.4.1946 von der Lokomotivfabrik übergewechselt zu Simmering-Graz-Pauker.

Johann Kaller: Ich bin 1945 zur Wehrmacht eingerückt. Ich war aber vorher nicht beim Arbeitsdienst. Da ich in einem Rüstungsbetrieb beschäftigt war, bin ich davon freigestellt gewesen.

Karl Rodler: Ich bin dann noch im Jahre 1944 eingerückt und 1945 zurückgekommen – die Amerikaner haben mich dann gefangengenommen.

ZwangsarbeiterInnen und Widerstand

Johann Kaller: In Jedlersdorf, beim Kino, war ein großes Arbeitslager für die ausländischen Zwangsarbeiter aufgebaut. Diese waren in Holzbaracken untergebracht. Von dort mussten sie, die meisten davon Russen und Ukrainer – ins Werk zu Fuß gehen.

Die Zwangsarbeiter waren aber nicht bewacht, sondern konnten sich zumindest eingeschränkt bewegen.

Die Kriegsgefangenen wurden unter militärischer Bewachung ins Werk geführt. Mit ihnen zu reden, war streng verboten.

Es waren sehr viele Ausländer da: Den Russen ist es wirklich nicht gut gegangen, den Anderen ist es wesentlich besser gegangen. Von den Arbeitern selbst wurden die Ausländer aber ganz gut behandelt. Selbst haben sie wenig Chancen gehabt.

Alois Leimbeck: Einen sichtbaren Widerstand oder Sabotage hat es meiner Meinung nach nicht gegeben. Anfang 1945 wurde eine unbekannte Zahl von Arbeitern verhaftet. Diese hatten versucht, für Angehörige von KZ-lern Geld zu sammeln. Das hatte zur Folge, dass sieben Arbeiter der Lofag hingerichtet worden sind. (Anm.: Siehe Denkmal Brünnerstraße 57)

Frau Ferbl: Die Ukrainer waren sehr tüchtig in Elektroarbeiten. Die haben sich selbst ein Radio gebastelt. Die haben immer gewusst, wenn der „Kuckuck“ (Anm.: Fliegeralarm) kommt, das ganze Werk haben sie verständigt, so dass auch die Fremdarbeiter weg konnten. Am Anfang hätten die dort bleiben müssen. Aber dann war’s so, dass alles weg ist. Die sind auf die Lastautos hinauf und weg: Bis Gerasdorf. Damals bin ich auf Lastautos hinaufgeklettert, wo ich heute gar nicht hinaufschauen kann. Die Angst beflügelt einen eben. Die Familien haben ja nichts bekommen, wo die Männer eingesperrt waren. Die Leute waren bekannt und haben sich gegenseitig geholfen. Wenn jemand verhaftet worden ist, wurde illegal gesammelt. Ich weiß nicht wer dabei war, aber hin und wieder sind sie verraten worden. Einige sind eben hingerichtet worden.

Leonie Kerling: Ich möchte eine kleine Episode von meinem Vater erzählen. Dort waren doch viele internierte Ukrainer, Russen. Mein Bruder, der sehr für die Russen eingestellt war, wollte unbedingt mit ihnen reden. Da ist der Chef zu meinem Vater, der von 1939 – 47 Werkmeister in der Lofag war (Pelikan war sein Name!) gekommen und hat gesagt: „Aufpassen, das ist ja nicht erlaubt, mit den Russen oder mit den Ukrainern zu sprechen“. Dann ist der Vater nach Hause gekommen und sagte, ich habe immer Scherereien mit meinem Bruder Toni. Er wollte immer mit den Russen reden. Mein Bruder Toni ist dann 1947 aus der Lofag ausgetreten.

Anton Österreicher: Nach meiner sechsmonatigen Grundausbildung für Metallarbeiter, die ich in der Mollardgasse absolvierte, wurde ich Anfang 1944 in die Lofag überstellt, um meine praktische Ausbildung als Betriebselektriker zu beginnen. Weil ich kein Wiener war, war ich im Lehrlingsheim Jedlersdorf untergebracht. Dort war der ganze Betrieb vormilitärisch organisiert. Hinter unseren Baracken befand sich auch ein Lager mit russischen Kriegsgefangenen, und so marschierten täglich hunderte Menschen von dort in die Firmen, – in unsere Firma und in andere Floridsdorfer Betriebe (Hofherr & Schrantz, Fiat, Deutsche Reichsbahn), die viele Rüstungsaufträge hatten, bzw. als „Kriegswichtig“ eingestuft waren. Bei uns in der Elektrowerkstätte waren fünf Inländer, zwei Kriegsgefangene, zwei junge Zwangsarbeiterinnen aus der Ukraine, etwa 20 Jahre alt und zwei ältere Männer. Sie haben gebrochen Deutsch gesprochen. Die zwei Frauen mussten Kranbremsspulen und vieles anderes mehr wickeln. Ein paar Wochen arbeitete ich mit einem der Männer zusammen – Karl hieß er und war 65 Jahre alt. Er lehrte mich, Kabel und Verteiler, Handlampen und diverse andere Geräte zu reparieren. Nach dieser Zeit wurde ich einem Kriegsgefangenen zugeteilt, einem Elektroingenieur, 28 Jahre alt, mit Namen Iwan. Er war Russe aus Baku und ein exzellenter Praktiker, der improvisieren konnte, und in der Radiotechnik war er auch ein Köhner. Wir bauten Detektorapparate in den Arbeitspausen, die ich leicht an den Mann brachte bzw. gegen Lebensmittel und verschiedenes anderes eintauschte. Das war sozusagen ein richtiger „Herausreißer“ – wir haben ja alle Hunger gehabt damals. Für den Bau der Geräte gab es jede Menge Draht, denn wir haben ja Spulen für Motore, Kräne, Bremsen usw. gewickelt. Die Kriegsgefangenen Iwan und Nikolaj

waren in Zivilkleidung. Sie hatten Schnürschuhe mit Holzsohlen an, mit richtigen Holzsohlen!

Als ältester im Saal des Lehrlingsheims war ich damals Kameradschaftsführer, und eines Tages hat der Heimleiter zu mir gesagt, ich soll mir zwei Helfer nehmen und was übrig geblieben ist vom Essen und von der Suppe soll ich vis-a-vis ins Gefangenenlager bringen. Es war nur durch einen Zaun abgetrennt von uns. Dort ist ein Wachhaus gestanden, und ich sollte alles zu dem Wächter tragen und sagen, der Heimleiter schickt mich und es soll aufgeteilt werden auf die Baracken. Jeden Tag eine andere Baracke. Ich bin also dort hingegangen und habe dem Posten die Sache erzählt. Der Posten hat angerufen, und dann ist ein Offizier gekommen und hat mich gefragt, was ich da will. Das käme gar nicht in Frage, hat er gemeint, denn die Kriegsgefangenen haben sowieso genug zu essen. Die sollen lieber mehr arbeiten usw.. Na ja, gut, er hat mich stehen lassen und ist wieder gegangen. Ich habe meinen Kübel wieder gepackt und bin wieder ins Lehrlingslager zurück. Das lag nicht weit weg, vielleicht 50 Meter. Der Gloggnitzer, unser Heimleiter, war zufällig da. Er war in Zivil, wie er normalerweise die ganze Zeit über herumgegangen ist, und ich habe ihm erzählt, dass ich den Kübel nicht anbringen kann. Also sind wir wieder zurück zu den Baracken, und diesmal ist er mitgegangen. Der Wächter hat wieder angerufen, und wieder ist der Offizier gekommen, natürlich fuchsteufelswild. Jetzt hat ihm mein Heimleiter gesagt, dass das Essen aufgeteilt werden soll, aber der Offizier hat sich strikt geweigert. Es wurde eine lange Diskussion daraus, bis der Gloggnitzer gesagt hat: „Hören sie zu! Wenn Sie das nicht sofort aufteilen lassen, lasse ich Sie nach Rußland bringen.“ Momentan ist dem Offizier anders geworden. Jedenfalls sind dann ein paar Russen gekommen, die haben die Suppe genommen und aufgeteilt.

Das Verhältnis in der Werkstätte zu den Gefangenen und Zwangsarbeitern war sehr gut. Wir haben sehr darauf geachtet, dass die auch etwas zu essen gehabt haben. Wir sind gut gefahren damit und die Fremdarbeiter haben gearbeitet und uns nie Schwierigkeiten gemacht.

Erich Ganzger: Im März/April 1944 war ich in der Firma bereits unter Fremdarbeitern. Diese wohnten in einem Barackenlager und sie mussten bei uns in der Lofag arbeiten. Natürlich haben die einen

unheimlichen Hass auf alles gehabt. Da, wo ich in der Lehre war, es muss Anfang 1942 gewesen sein, haben sie auch russische Kriegsgefangene gehabt. Die waren natürlich durch das Militär bewacht. Das Lager war mit Stacheldraht umzäunt und die Gefangenen haben auch arbeiten müssen. Ihnen ist es noch viel schlechter gegangen. Wo ich gearbeitet habe – in Judenburg – waren Tschechen und Belgier. Die Deutschen haben – es war ja nicht jeder bei der Gestapo – haben ihre Konfidenten unter den Arbeitern gehabt. Da ist so mancher „aufgeflogen“, aber wer sie verpiffen hat, das hat man nie genau gewusst. Und das ist nach dem Krieg in Österreich nie untersucht worden. Ich kann mich an einen Fall erinnern, da waren belgische Kriegsgefangene. Einer hat an einer Maschine neben mir gearbeitet. Da haben sie große „Flak-Rohre“ gebohrt. Und mit ihm habe ich mich öfters unterhalten, weil wir Maschine an Maschine nebeneinander gearbeitet haben. Sie waren über alles informiert, und ich weitgehend auch. Eines Tages, er stand vis-a-vis vor seiner Maschine, auf einmal sagt er – „Meister“ – und geht zu seiner Maschine. Ich drehe mich wieder zu meiner Arbeit, habe gar nichts erfasst, auf einmal klopf mir der Meister auf die Schulter und sagt: „Was haben sie mit dem jetzt gesprochen?“ Sag ich: „Mit wem?“ „Na, mit dem Kriegsgefangenen! Wissen sie nicht, dass das verboten ist?“ „Na über die Arbeit haben wir gesprochen!“ – „Na, kommens mit!“ Dann hat er mich gleich ins Büro mitgenommen. Der Ausbildungsleiter und sein Stellvertreter sind gleich gekommen, dann haben sie mich ausfragen wollen: „Bekommst öfter eine Schokolade“ – Ich war Lehrling, 16 Jahre alt, und die setzten mich richtig unter Druck, aber herausgebracht haben sie nichts aus mir. Ich wurde auch sofort gefragt, ob ich Briefe an Ausländer übergeben habe. Ob ich nicht indirekt mit einem aus dem Widerstand oder politischen Gruppen Verbindungen habe oder mit den Ausländern etc. Wenn man ihnen etwas gegeben oder für verhaftete Arbeitskollegen Geld gesammelt hat, dann war es aus!

Natürlich wurde ich dann einige Zeit genau beobachtet. Ich wusste, dass der Werkmeister Konfident war. Vorher wusste ich es allerdings nicht. Alle haben Angst gehabt, die Kriegsgefangenen und die Zivilarbeiter. Ich bin dann in eine andere Werkstatt gekommen, da hat hinter mir ein Tscheche gearbeitet. Das war ein Arbeiter, ein alter Mann, fast 70 Jahre alt, er war früher einmal in Wien, aber ich hatte gleich heraus, dass auch er für Hitler nichts übrig hatte. In der

Werkstatt waren ca. zehn Tschechen, als Zwangsarbeiter – so 20- bis 30-jährige. Einmal sind von denen drei oder vier verschwunden. Frag ich den Einen: „Wo sind die?“ Hat er nur so gezeigt. Er traute sich nicht zu sprechen.

Friedrich Berger: Die Franzosen sind wesentlich besser behandelt worden, haben auch etwas anderes zum Essen bekommen. Die Russen waren für die Deutschen völlige „Untermenschen“. Das waren keine Menschen, das waren nur Arbeitskräfte. Sie haben nie über Hunger geklagt. Die Franzosen hatten mehr Freiheiten. Sie wurden auch nicht so schwer bewacht wie die Russen.

Erich Ganzger: Sie wurden als Nicht-Arier behandelt. Reden durften sie genauso wenig. Ob sie mehr zu essen bekamen, dazu hatte ich zuwenig Einblick. Ich kann mir nicht vorstellen, dass in der Lokomotivfabrik nur zehn verhaftet worden sind. Denn in den Betrieben, dort wo ich aufgewachsen bin, im Kohlenbergwerk, da haben sie insgesamt innerhalb von zwei, drei Jahren ungefähr 60 Arbeiter verhaftet. Aber alles österreichische Arbeiter, keine Ausländer. Zwölf davon sind dann hingerichtet worden.

Ich habe nie gehört, wie viele in der Lokomotivfabrik verhaftet worden sind.

Spiridon Jovovich: Ich möchte bestätigen, was hier gesagt wurde. Die Klassifizierung der Kriegsgefangenen war fallend. Oben Engländer, Franzosen, Belgier, Jugoslawen, dann ganz zuletzt die Polen und Russen. Das hat man ganz deutlich z.B. auf der Eisenbahnbaustelle zwischen Eichgraben und Unter Oberndorf gesehen, wo die Ausweiche „Hutten“ gebaut worden ist. Sie wurde ausschließlich von Kriegsgefangenen gebaut. Zuerst waren dort Franzosen. Die waren wie alle Kriegsgefangenen auf dieser Baustelle in einem Wirtshaussaal untergebracht. Zugegeben nicht sehr komfortabel, aber die hatten es noch am Besten gehabt. Als nächstes kamen die Jugoslawen, die wurden schon wesentlich schlechter behandelt und auch verpflegt. Zuletzt arbeiteten Russen, und da nahm überhaupt niemand mehr besondere Rücksicht. Ich würde auch sagen, je sicherer sich die Machthaber mit dem fortschreitenden Kriegsverlauf gefühlt haben – das war 1940 bis Anfang 1942, wo ja noch immer ein Siegesbewusstsein herrschte, je sicherer sie sich gefühlt

haben, desto schlechter haben sie die Leute behandelt. Dann ist diese Baustelle aufgelöst worden, und es befanden sich dann keine Kriegsgefangenen mehr in Eichgraben.

Noch etwas aus dem zivilen Bereich. Wie ich bereits erzählt habe, hatten meine Eltern ein Wirtshaus in Ottakring. Dort gab es auch einen Mangel an Arbeitskräften. Erstens wurde ja verschiedenes organisiert, d.h. man musste für gewisse Institutionen kochen, und dafür fehlte das Personal. Zweitens wurden Leute abgezogen, irgendwohin. Viele Männer mussten einrücken, und dafür brauchte man Ersatz. Und da bekam man Arbeitskräfte verschiedenster Art zugewiesen, z.B. für untergeordnete Arbeiten Russinnen. Es wurde meines Wissens nach keine Rücksicht auf Fortbildung oder Herkunft genommen. Meine Eltern bekamen zwei Russinnen. Eine von ihnen war zweifellos ein Stadtmädchen, mit praktischer Arbeit wenig vertraut. Die andere war aus dem bäuerlichen Milieu, und konnte die Arbeiten, die in einem Wirtshaus gebraucht werden, besser verrichten. Und noch etwas sehr merkwürdiges: Nachdem auch ein Mangel an Kellnern bestand – Kellnerinnen waren damals in Wien kaum üblich – wurden auch Kellner vermittelt. Aus dem französischen Bereich kam einer, der allerdings kein Franzose war, ein Spanier. Und zwar ein Rotspanier, der 1939 nach Ende des spanischen Bürgerkrieges nach Frankreich geflohen ist und dann mit den anderen Franzosen vereinnahmt und dienstverpflichtet wurde. Das interessante daran war, dass dieser Mann – er war Offizier gewesen – besonderen Wert darauf legte, als vornehmer Kellner aufzutreten. Er bat um ein Extrazimmer, wo er bediente. Er achtete immer darauf, gut gekleidet zu sein. Alle wussten, dass er Spanier ist, dass er auf Seite der Roten gekämpft hat, aber es hat auch ihn niemand verraten. Mehr kann ich darüber nicht mehr sagen, da ich ebenso eingerückt, alles aus dem Gesichtsfeld verlor. Bei meiner Rückkehr war alles nicht mehr da.

Die Eltern erzählten mir, als dann die Russen kamen, war das für die Russinnen höchst unangenehm. Sie wurden bezichtigt, ihr Vaterland verraten zu haben. Die einmarschierenden und durchziehenden Soldaten sahen es als „nationale Pflicht“, und sie haben auch nicht viel gefragt, die Russinnen mussten ihnen gefällig sein. Das waren so meine einzigen Kontakte mit Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen.

Dr. Bertrand Perz (Gast): Geschlechtsverkehr ist so bestraft worden, wenn es sich um Polen oder Russen handelte, dass die Männer zum Tode verurteilt wurden. Bei den Inländern hieß es Schutzhaft in einem Konzentrationslager. Wenn nicht sehr viele Augen zuge-drückt worden sind, besonders in der letzten Kriegsfase, und wenn es sich um hochqualifizierte Fachkräfte handelte, wo die Firma bei der Gestapo interveniert hat, um einen Verdächtigen freizubekommen, dann hat man unter Umständen Regelungen getroffen. Rein vom gesetzlichen Stand her hieß es: Konzentrationslager oder Todesstrafe. Dazwischen gab es keine Abstufungen. Für die Auslän-derrinnen hieß es normalerweise immer Bedrohung mit dem Tod.

Man muss zwei Dinge unterscheiden: Beziehungen unter Aus-ländern und Ausländerrinnen, die waren in der Form nicht sank-tioniert. Zwischen Inländern und Ausländern, das galt als rassistisch verboten. Von den Ostarbeitern, die ja die größte Gruppe an Auslän-dern waren, waren mehr als die Hälfte Frauen. In Österreich gab es 1944 insgesamt ca. 700.000 ausländische Arbeitskräfte. (Anm.: Zwangsarbeiter) Ein sehr großer Teil stammte aus der Ukraine. Mehr als die Hälfte aller Ostarbeiter (Russland, Ukraine, etc.) waren also Frauen, und das Durchschnittsalter dieser Frauen war 19,5 bis 20 Jahre. Man hat also eher sehr junge Leute geschnappt und sie zur Zwangsarbeit verpflichtet. Sie sind rekrutiert worden. Man hat ein Dorf umstellt, hat die jungen Leute zwangsverschickt. Das ging sehr schnell. Und es wurde zunehmend brutaler, weil man immer weniger bekommen hat. Deshalb hat man die Methoden sozusagen immer weiter verschärft. Am Land war es so, dass beispielsweise ein russischer Kriegsgefangener – meist die einzige männliche Per-son – unter Frauen, die Jahre dort verbrachte. Natürlich versuchte die Gestapo und die NSDAP mit allen Mitteln, solche Beziehungen zu verhindern. Die waren jedoch de facto schwer zu verhindern, denn in den Berichtsprotokollen findet man massenhaft sogenannte GV-Delikte. Aber nicht alle Delikte sind aufgedeckt worden, das ist klar. Aber wenn sie aufgedeckt wurden, war das höchst dramatisch.

Was Herr Österreicher erzählt hat, trifft genau den Punkt. Die Gestapo hat die Leute abgeholt, und sie waren weg. Da ließ man keine Entschuldigung zu. Da hat man rigoros durchgegriffen, denn davor hatte die NSDAP am meisten Angst.

Bei den Industriearbeitern muss man noch dazu sagen, dass in der Industriearbeiterschaft vor allem Angst herrschte, die Russen

und Russinnen, vor allem die politisch engagierten, könnten gerade in der Schlussphase die Arbeiter überreden.

Anton Österreicher: Zwischen Block 4 und der Kesselschmiede, vor dem Administrationsgebäude ist ein Gleis vorbeigegangen. Ich weiß nicht wann das war, wahrscheinlich Ende 1944. Es war schon sehr kalt, es hatte schon geschneit. Dort sind zwei Waggons mit Erdäpfeln angekommen. Sie wurden dort hingestellt und russische Gefangene sind zum Ausladen hinbeordert worden. Da weiß ich, dass sich ein Russe einige Erdäpfeln unters Hemd steckte. Der Wachhabende vom Werksschutz hat den Russen sofort geohrfeigt. Er musste die Erdäpfel wieder herausgeben.

Doris Weißmüller: Ich habe etwas gehört, das möglicherweise eine Geschichte ist. Es soll in der Lokomotivfabrik in der Arbeiterschaft einen Juden gegeben haben, der angeblich bis zum Schluss dort tätig war und geschützt wurde. Haben sie einmal von ihm etwas gehört?

Anton Österreicher: Kann ich nichts sagen – nie gehört!

Johann Kainz: Ich kenne das von einer anderen Seite. Knapp vor der Reichskristallnacht hat es für die Ostmark eine Regelung gegeben, dass Juden, die im Ersten Weltkrieg kämpften und mit einer Tapferkeitsmedaille ausgezeichnet wurden, von der Silbernen hinauf – die Silberne, die Große Silberne, Kleine Goldene und so hinauf –, dass die in aufsteigender und absteigender Linie, wenn sie das nachweisen können, ein Gesuch machen konnten. Das wurde nach München geschickt, und ihnen wurde der Status eines „Ehrenariers“ zuerkannt.

Johann Schliesser: Das ist eine Mär.

Dr. Bertrand Perz (Gast): An sich gab es am Anfang bestimmte Vorbehalte, gegen Leute, die im Ersten Weltkrieg sozusagen hoch dekoriert worden sind, vorzugehen, weil man gesagt hat: Offizier bleibt Offizier. Man hat sich nicht getraut, von Anfang an gleich gegen solche Leute vorzugehen, weil man noch Angst hatte, dass es auch andere Offiziere stören könnte, und dass es im Heer ein gewisses Missverhalten geben könnte. Was zum Teil auch eingetre-

ten ist. Der Schutz war ein sehr begrenzter, und wie man weiß, sind auch aus Wien sehr viele Hochdekorierte – obwohl es eine Regelung gab – nach Polen deportiert und umgebracht worden.

Anton Österreicher: Der Gloggnitzer war ein hoher SA-Offizier. Er war ein Wiener. Es hat Menschen gegeben, die zwar Nationalsozialisten waren, aber ein bisschen, im Herzen, sind sie anders gewesen. Das hat man gesehen. Er war Blutordensträger. Sonst hätte er uns nicht das Essen zu den Gefangenen nach hinten tragen lassen und mir geholfen. Er wurde dann nach Kriegsende von den eigenen Leuten erschossen. Den Grund weiß ich nicht.

Ein Ausspruch von ihm war: „Wer für Deutschland arbeitet, muss auch essen“. Dieser Ausspruch ging mit der Nationalsozialistischen Idee nicht konform. Ein anderer Offizier wiederum sagte: „Die sollen lieber arbeiten, die brauchen nicht soviel zu essen.“

Dr. Bertrand Perz (Gast): Bis zum Zeitpunkt Stalingrad (Anm.: Jänner 1943) waren die Russen, sowohl die Kriegsgefangenen sowie die Ostarbeiter, sehr schlecht gestellt. Dann gab es bestimmte Lockerungen, weil man nicht mehr so viele Arbeitskräfte von außen bekommen hatte, man konnte nicht mehr beliebig Millionen Menschen nach Deutschland bringen. In dem Moment sagte man: Ein bisschen besser müssen wir sie schon ernähren, die Lockerungen müssen wir machen, weil wir sonst überhaupt niemanden mehr zum Arbeiten haben.

Erich Ganzger: 1938 sind bereits Transporte aus ganz Österreich nach Dachau abgegangen. Die Angehörigen von denen sind sehr schlecht gestanden. In den Betrieben hat man für diese Leute gesammelt, aber sehr vorsichtig. Es gab Haupt- und Subkassiere. Natürlich vermuteten das die Nazis. Sie beauftragten Leute die sich nicht als Nazis zeigten: „Wenn einer sammeln kommt, dann zahlst du eine Reichsmark“. Sie haben gezahlt und so ist die Sache aufgefliegen. Einige der Kassiere sind hingerichtet worden, die anderen bekamen 15 Jahre Schutzhaft. Die Spender sind ebenfalls ins KZ gekommen und bekamen in der Regel fünf Jahre Haft. Die Anklage lautete: „Vorbereitung zum Hochverrat“.

(Anm: Die meisten der zum Tode verurteilten wurden enthauptet!)

Friedrich Berger: Bei der Produktion, wenn etwas passierte, wurde das als Sabotage ausgelegt. Man hatte daher ebenfalls Angst. Denn bei jeder Produktion können irgendwann einmal Fehler passieren. Das kann nie ausgeschlossen werden. Da musste man sehr aufpassen, damit das nicht als Sabotage ausgelegt wurde.

Doris Weißmüller: Wie ist das geahndet worden?

Anton Österreicher: Bis zum Todesurteil. Aber viele Männer waren ja im wehrfähigen Alter. In der Werkstätte waren z.B. zwei Mann, der Kolnitz und der Czervenka, sie waren zuerst von der Wehrmacht zurückgestellt und mussten nach einem Vorfall einrücken. Aber sie haben Glück gehabt, sind wieder zurückgekommen und arbeiteten wieder in der Werkstätte.

Im Kesselhaus gab es einen großen Kran. Mit dem Greifer des Krans hat man die Feuerungskohle in den Fülltrichter aus Beton befördert. Die ist dann in den Keller hinuntergerutscht, und ein Kohlenaufzug hat die Kohle zu den einzelnen Kesseln gebracht. Da waren Russen, auch Kriegsgefangene, angestellt. Die sind mit Rettungsgurt und Seil am Geländer angehängt gewesen und die haben die zusammengepickten großen Brocken der Schmiedekohle zerkleinern müssen – mit großen Hämmern zerschlagen. Einmal fiel ein Arbeiter in den Trichter. Immer wieder rutschte Kohle nach. Der Aufzug wurde abgestellt, aber sie konnten den Arbeiter nicht bergen. Dann wurde das Blechrohr, aufgeschnitten und er wurde somit rechtzeitig vor dem Erstickungstod gerettet.

Erich Ganzger: Ich finde es recht interessant, dass sich auch in der Nachkriegszeit niemand in der Firma die Mühe machte nachzuforschen, wie viele und welche Lofag-Angehörige verhaftet bzw. verurteilt wurden oder sogar ins KZ kamen. Damals wären noch die meisten Unterlagen vorhanden gewesen.

Anton Österreicher: Bei uns in der Elektrowerkstätte waren auch zwei Frauen, die Wickelarbeiten an Kranspulen oder Motoren durchgeführt haben. Nachdem so viele Männer eingerückt waren, hat man dann Frauen dazu angelernt. Wir hatten da zwei jüngere Ukrainerinnen (Zwangsarbeiterinnen). Das war eine sehr monotone Arbeit, da sie zwei- bis dreitausend Windungen gleichmäßig auf eine

Spule aufzubringen hatten. Je dünner der Draht war, desto sorgfältiger hat man arbeiten müssen. Auch die Kranführerinnen im Block 3 waren teilweise Zwangsarbeiterinnen, ziemlich junge Ukrainerinnen. Diese Frauen haben das „Stille Örtchen“ an einer bestimmten Stelle im Werk gehabt. Woran ich mich noch erinnern kann, dass die Zwangsarbeiter und -innen keine Garderoben und auch eigene „Klo's“ hatten; nur Löcher im Boden, so zum Hinhockerln.

Doris Weißmüller: Können Sie sich erinnern, dass diese Frauen die Arbeit sabotiert haben?

Anton Österreicher: Nein, kann ich mich nicht erinnern. Es sind ja alle überwacht worden, vom Meister.

Friedrich Berger: Glaub ich nicht. Zumindest nicht sichtbar. Das wäre auch gar nicht leicht möglich gewesen. Wir waren ja damals Lehrlinge, wir haben ja nicht einmal mit ihnen reden dürfen. Erst nach dem Krieg hat man dann persönlich ein Gespräch gehabt in den Pausen. Aber während des Krieges war es verboten mit den Ukrainern zu sprechen. Wir Lehrlinge haben uns daran halten müssen. Kontakt haben wir zu Ihnen keinen gehabt, obwohl wir zumindest einige Namen der Mädchen kannten. Ich kann mich erinnern, dass die Mädchen so um die 16, 17 Jahre alt waren. Einmal hat mich eine junge Kranführerin, eine gewisse Lydia, aus ihrem Krankorb heraus, mit Schneebällen beworfen. Dies war aber ziemlich problematisch, da praktisch in Sichtweite, der Direktor Hitzler an einer Maschine, ein Problem besprach. Trotzdem hatten wir beide Glück und niemand bemerkte etwas.

Meiner Schätzung nach waren sicher 30 Frauen im Dreischichtbetrieb als Kranführerinnen beschäftigt.

Auch privat haben wir versucht Kontakte zu knüpfen. Ich wohnte damals im 20. Bezirk, wo es auch viele Fremdarbeiterinnen gab. Die meisten waren beim „Rothmüller“ in der Engerthstraße beschäftigt. Ich weiß noch, dass uns die Verdunklung zugute kam, wenn wir uns im Allerheiligenpark getroffen haben. Wir konnten zwar nicht ins Kino gehen, aber auf der Parkbank treffen. Zum Glück konnten sie mit der Zeit, doch ein bisschen Deutsch, sodass die Verständigung nicht ganz aussichtslos war. Trotzdem waren diese Treffs gefährlich, und wir durften uns nicht erwischen lassen.

Johann Kainz: Aber es hat sehr wohl eine Frau gegeben, die sehr auffällig in der Lofag war. Und zwar hat die im ersten Schiff auf der Drehbank gearbeitet. Sie war so hübsch, dass wir nur verschämten Blickes vorbeigegangen sind. Sie war eine Spanierin und ihr Mann, auch ein Spanier, hat auch dort gearbeitet. Und deshalb sind wir so vorsichtig gegangen, dass uns ja kein Eisenstück auf den Schädel fällt, wenn wir sie angeblickt haben. Sie war sehr, sehr hübsch, vielleicht erinnert sich noch jemand. Das war 1941 oder 1942. Ich träume noch heute von ihr.

Anton Österreicher: Ich war damals im Lehrlingsheim. In unmittelbarer Nähe davon waren die Baracken der Ukrainerinnen. Bildhübsche Frauen, so Anfang 20 Jahre alt. Einmal bin ich- in der Nacht rausgegangen und hab mit dem Fuß die Schwingtür zum Klo so richtig aufgetreten und da hab ich zwei Quietscher da hinten gehört. Trotz düsterem Licht hab ich den Tönen nach entnommen, dass ein anderer Lehrling eine Ukrainerin im Arm hält. Wir haben einen älteren Lehrling gehabt, der sich ein Verhältnis mit einer Ausländerin angefangen hat. Einmal hat's um vier Uhr in der Früh an der Außentür des Heimes getrommelt und zwei „Herren“ haben ihn abgeholt. Was aus ihm geworden ist, hab ich nie erfahren.

Doris Weißmüller: Hat's da keine Sprachprobleme gegeben?

Anton Österreicher: Na, ja, man hat sich halt mit Händen und Füßen verständigt. Mit der Zeit hat sich das dann eingespielt. Man hat ja dann selber auch ein bisserl russisch gesprochen. Die Leute, die zu uns gekommen sind, haben ja auch etwas Deutsch gesprochen.

Kriegsgeschehen

Leopold Tamm: Ich habe einmal riesiges Glück gehabt: Ich bin bevor unsere Division nach Stalingrad gegangen ist, noch einmal zurückgerufen worden. Ich bin dann von Rußland vorstellen gefahren nach Wiener Neustadt, zu unserem Schwesterwerk – dem RAX-Werk. Als ich dort aussteige: Fliegeralarm! – ich lege mich in den Graben, hinter ein „Dacherl“ und da haben sie das Raxwerk bombardiert und zusammengehaut. Einige waren da von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik. „Jetzt kommst von Russland heim und lässt dich in Wiener Neustadt erschlagen“. Ich hab Glück gehabt, mir ist nichts passiert. Hat aber dann nicht mehr lange gedauert, bis die Fertigung von diesem Teil woandershin verlegt worden ist.. Ich bin dann nach dem Krieg wiederum zurück in die Lofag gekommen und hab dann wieder als Angestellter, im Vertrieb, im Verkauf u.s.w. anfangen können.

Anton Österreicher: Nicht jede Halle durfte man betreten. Die S-Halle zum Beispiel ist unter strengster Geheimhaltung gewesen; da hat man Rüstungsteile fabriziert. Da durfte ich als Lehrling nicht hinein. Erst zu einem späteren Zeitpunkt musste ich einmal zu Herrn Hitzler gehen und dort „die Geheimhaltung“ unterschreiben. Dann durfte ich auch hinein. Grundsätzlich war das so geregelt: Wir haben in der Werkstätte runde Plaketten gehabt. Jede Plakette hat eine andere Farbe gehabt und die Hallen waren in verschiedene Farben eingeteilt. Mit einer Plakette in roter Farbe hat man die meisten Hallen betreten dürfen, mit einer Plakette in einer anderen Farbe waren es weniger. Man hat sich diese Plakette als Erkennungszeichen aufgesteckt. Vor den „geheimen Hallen“ ist eine Wache gestanden, die niemanden hereingelassen hat, der sich nicht auf diese Weise ausweisen konnte. Erst Ende 1944 durfte ich sämtliche Hallen betreten. Aber ich habe nie durchschaut, wie das funktioniert hat: In der S-Halle waren viele Fremdarbeiter, welche die Werkstofftransporte dort durchgeführt haben, die alle hinein durften.

Zu der Zeit war ich in der HJ einer Gruppe zugeteilt, d.h. jeder hat bei der HJ sein müssen. Da gab es die Marine-HJ und die Flieger-HJ. Ich war in der Flieger-HJ. Ja, wir sind dann eine Zeit lang „Segelfliegen“ gegangen und dann habe ich im 10. Bezirk in eine Fliegeruntersuchungsstelle gehen müssen.

Das war 1944, so etwa. Dort am Eingang saß ein Kriegsversehrter mit nur einem Arm. Und der sagt zu mir: „Burscherl, dich werden's verheizen.“ Sage ich: „Wieso?“ Nun, er wollte nicht näher darauf eingehen; aber ich habe mir natürlich schon meine Gedanken gemacht und hab dann bei der nächsten Untersuchung gesagt: „Mir ist schlecht!“ Ich habe mich dann eben nicht mehr engagiert. Nun, der Stabsarzt hat mich natürlich zusammengeschimpft. Drei Wochen darauf war ich dann in den Seetaler Alpen. Dort habe ich einen Überlebenskurs machen müssen.

Jedenfalls sind wir dort nach sechs Wochen entlassen worden. Und während ich auf dem Rückweg war, sind wir in Jedlersdorf ausgebombt worden. Da war dann das ganze Barackenlager kaputt. Es haben auch die Russenlager etwas abbekommen.

Doris Weißmüller: Gab es viele Tote?

Anton Österreicher: Das weiß ich nicht. Wir sind jedenfalls weggezogen und nach Döbling in ein Mädchenpensionat gekommen. Dort sind wir wieder ausgebombt worden und sind dann in die Wasnergasse, im 20. Bezirk, neben dem Augarten, in einer Schule untergebracht worden. Es war der 22. August 1944, da ist hinter der Lokomotivfabrik, wo heute die Station „Brünner Straße“ der Schnellbahn ist, damals ein Zug gestanden. Und alle, die in den Firmen in der näheren Umgebung gearbeitet haben, auch die vom sogenannten „Reichsbahnausbesserungswerk“ der Deutschen Reichsbahn, die sind bei Fliegeralarm dort eingestiegen, und dann ging's bis nach Spillern, und dann haben Sie uns dort „ausgelassen“. Es waren auch Kriegsgefangene dabei, die dann stiftend gegangen sind.

Aber die sind nicht sehr weit gekommen. Wir sind bei mehreren Fliegeralarmen mit dem Zug Richtung Korneuburg weggeführt worden. Dabei sind wir nie in die Waggons hineingegangen, weil da meistens so viel Wirbel drinnen war. Wir sind meistens auf der Plattform gestanden.

Einmal war hinter uns ein Waggon, da waren russische Gefangene, aber auf den Plattformen ist jeweils hinten und vorne ein Bewachtungssoldat gestanden. Ältere Männer zwar, aber sie haben Uniformen angehabt, waren also Soldaten. Erst nach dem Voralarm ist der Zug losgefahren. Wir sind aber nicht sehr weit gekommen, hinter dem Bisamberg hat auf einmal mein Kollege Rabl – er war

ein Reichsdeutscher aus Hamburg – gesagt: „Kieck mal, da kommen sie schon.“ Nun, dann ist dann ein richtiger Verband angeflogen. Sage ich: „Hör auf, du unkst und die kommen wirklich“. Es hat nicht lange gedauert, wir waren kurz vor Korneuburg, da ist der Zug an ein paar abgestellten Kesselwagen vorbeifahren, als der Angriff der Flieger erfolgte. Die erste Bombe schlug ungefähr 100 Meter weit weg von uns ein und es gab eine riesige Dreckfontäne. Die Fensterscheiben waren dann gleich kaputt und dann hörte ich nur noch das Heulen einer weiteren Bombe – ein Riesenkracher und Scheppern und weg war der Waggon.



Nach dem Luftangriff ...

Doris Weißmüller: Der ganze Waggon?

Anton Österreicher: Ich weiß dann nichts mehr. Unten am Bahndamm bin ich dann zu mir gekommen. Ich war überall blau und habe mich vor lauter Blutergüssen fast nicht bewegen können. Ich habe mich dann aufgerappelt, und bin erst langsam zu mir gekommen. Da haben die Kesselwagen zu brennen begonnen. Später sind dann Männer der „Organisation Todt“ gekommen, das war die technische Hilfsorganisation, zur Behebung von Schäden aller Art, deren Mitglieder braune Uniformen hatten. Die haben dann versucht die Leute mit Schneidbrennern zu befreien. Aber es hat überall gebrannt. Später musste dann mühsam die Strecke wieder freigemacht und repariert werden. Ich bin dann mit mehreren anderen nach Korneuburg in ein Cafe geschickt worden. Dort haben wir ein Viertell Wein bekommen, das weiß ich noch. Dann sind wir mit einem Lastwagen wieder in die Firma geführt worden.



Bombenschäden auf dem Gelände der Lofag

Karl Rodler: Wir sind beim Angriff auf Wien am 26. Juni 1944 ausgebombt worden. Wir hatten Glück gehabt, meine Mutter war im Allgemeinen Krankenhaus Operationschwester, ich war auf der

Floridsdorfer Brücke, mein Vater beim „Shuttleworth“, alle anderen 21 Parteien des Hauses waren tot.

Als die Lokomotivfabrik gegen Ende 1944 bombardiert wurde, sind im Block 3 immer die Glasscheiben zerstört worden und vom Dach heruntergefallen. Jedes Mal ist dann statt dem Glas ein Blech eingesetzt worden. Dort hat jeder Dreher bei der Drehbank einen Ofen gehabt. Vor der Halle ist ein sehr großer Haufen Kohle gelegen. Da ist jeder hereingekommen, hat sich aufgewärmt. Ich war damals Lehrling und hab dadurch nur von 6 bis 14 oder von 14 bis 22 Uhr arbeiten dürfen, obwohl damals in drei Schichten gearbeitet wurde.

Einmal ist die Kohle ausgegangen, wir sind unten sitzen geblieben und haben nicht mehr gearbeitet, weil es so kalt war. Da ist der Direktor runtergekommen und hat gesagt: „Leutln, Baam dürfts uns kan aufstellen, einsperren tue ich niemanden, aber es kommt Kohle, ihr geht Arbeiten.“ Das war der ganze Streik wo ich dabei war.

Anton Österreicher: Während der Luftangriffe kam sehr oft der „Kuckucksruf“ (Anm.: Fliegeralarm!) aus dem Radio und dann die Vorwarnung, und jeder brachte sich irgendwo in Sicherheit. In einem der Splittergräben oder dem Hochdruckkessel, der zwischen Kesselschmiede und Block 2, unter dem Radlager lag. Dort gab es auch eine Notbeleuchtung mit Batteriebetrieb.

Doris Weißmüller: Und hat es einen Luftschutzkeller gegeben?

Anton Österreicher: Wir haben keinen Luftschutzraum gehabt; nur Splittergräben waren hinter der Montierung in den Gärten drinnen. Aber der richtige Luftschutzkeller, der lag zwischen Beamtenhaus und dem späteren Tennisplatz. Da haben aber nur ausgewählte Personen hinein dürfen. Die Hochspannungsleitungen, die mussten bei Fliegeralarm immer abgeschaltet werden, damit keine größeren Schäden entstehen. Trafos wurden abgeschaltet, das Gas wurde dann abgesperrt usw. Und diese Männer vom Luftschutz sind dann als Letzte in den Luftschutzkeller gegangen.

Ernst Tremmel: Als Kinder sind wir nach dem Krieg oft in diesen Bunker mit Kerzen hineingegangen und in den engen Lüftungsschacht am Bauch hineingekrochen. Die dicken, schweren Eisentüren waren ja nicht versperrt. Es war jedesmal ein bisschen schau-

erlich und unheimlich, denn Im Inneren gab es keine Beleuchtung. Ziemlich viel Unrat, Papier und Gasmasken lagen herum. Wir fanden Utensilien für unsere Abenteuer Spiele. Der große Raum bot meiner Schätzung nach, Platz für ca. 50 Personen.

Karl Rodler: Am 26. Juni 1944 erfolge ein Fliegerangriff auf Wien. Da war ich gerade Lehrling. Vor der S-Halle war ein großer Parkplatz und da sind so E-Karren herumgestanden. Wir Lehrbuben sind – nachdem alle beim Fliegeralarm davongelaufen waren – geblieben. Haben gesagt: „Wir machen eine Fahrt mit dem E-Karren.“ Wir haben wirklich eine Wettfahrt gemacht auf dem Parkplatz. Auf einmal ist die Lokomotivfabrik bombardiert worden. Na, wir sind sofort in den Keller runter. Der Boden vom „Dreier-Block“ hat sich total gebogen und bewegt. Und was ist passiert? Vorm Eingang ist ein Blindgänger gelegen. Die ganze Nacht und den nächsten Tag bis zu Mittag haben wir warten müssen, bis wir wieder raus haben können. Erst dann war der Blindgänger entschärft.

Das Kriegsende in Wien

Herr Ferbl: Ich bin nach einem Führererlass, da ich bei der Wehrmacht war, 1943 „a.v.“ entlassen worden. Ich musste mich aber verpflichten, in einen Rüstungsbetrieb als „a.v. Mann“ arbeiten zu gehen. „A.V.“ – das heißt arbeitsverwendungsfähig. Und da war ich bis 1945 in der Lofag. Die letzten drei Tage sind wir nach Strasshof hinaus geschickt worden. Da war ein Bombenangriff der den ganzen Oberbau der Eisenbahnstrecke zerstört hat. Der Meister hat uns rausgeschickt und hat zu mir gesagt, ich soll mir 15 Leute nehmen. Tschechen, Russen, was halt da war, weil ich der einzige Deutsche war, hat man damals gesagt. Ich soll rausgehen und Spaten, Schaufel und Krampen mitnehmen. Da hab ich zum Meister gesagt:“ Herr Meister, sie können mir eine Schaufel in die Hand geben, ich gehe mit den Ausländern mit, aber ein Kommando führ ich nicht, ich lass mich nicht in den letzten drei Tagen erschlagen“. Wir sind dann rausgekommen nach Strasshof; die Russen haben dann vom Flugzeug aus angegriffen und haben Splitterbomben geworfen. Ich hab die Situation sofort erfasst. Die SS war dort; nachdem die Wagen zerstört waren sind Zigaretten dort gelegen. Die SS hat alle die, die Zigaretten nehmen wollten, unter Beschuss genommen. Ich bin querfeldein zu meinen Eltern weg und bin nach Hause. Für mich war dann nur mehr die Lokomotivfabrik. Vorher war ich bei der Wehrmacht, ich bin von Beruf Konditor.

Frau Ferbl: Am Ende des Krieges, im April 1945, hat es geheißt: die Russen sind schon in der Nähe von Wien. Da hat der Herr Jonas, der spätere Bürgermeister und Bundespräsident gesagt, wir sollen die Schreibmaschinen von der Baracke in der Demmergasse, wo wir waren, mit nach Hause nehmen. Ebenso alles was wir tragen können. Wenn das Stichwort „Donau“ im Radio zu hören ist, dann braucht niemand mehr zur Arbeit kommen. Dann war eben wieder Fliegeralarm, die Russen sind dann schon mit diesen kleinen Flugzeugen gekommen, haben eine Bombe abgeworfen und sind wieder weggeflogen. Die haben das alles im Tiefflug erledigt. Man hat die Geschäfte noch geöffnet, die Synagoge in der Holzmeistergasse ist auch aufgemacht worden. Das waren alles Lagerstätten für Lebensmittel – da sind die Leute hingegangen, dann sind die Russen im

Tiefflug gekommen, und haben die Bomben abgeworfen und alles mögliche beschossen. Was soll ich mit der Schreibmaschine machen und der Herr Jonas sagte: Gut warten wir halt noch.“ Ein Teil der Obernazis war überhaupt schon geflüchtet; es war eigentlich nichts mehr los. Als dann die Russen da waren, haben wir gesagt, jetzt schauen wir, was eigentlich los ist. Wir sind hingekommen, da hat uns so ein Russenauto gleich mitgenommen, meinen Mann und mich, wir waren noch nicht verheiratet damals. Dann haben sie uns nach Stammersdorf hinausgebracht, in die Kellergasse, das war äußerst gefährlich, da ist der Wein nur so runtergeronnen, die Bauern haben ja alles zurückgehalten gehabt und nichts hergegeben, dann hat sich das leider Gottes sehr verheerend ausgewirkt. Zum Glück ist mir nichts passiert, wir sind aber dann möglichst bald zurück, da war ein Russe, der war sehr nett, ein Alter, der hat mich unter seinen Schutz gestellt. Ich bin dann entlassen worden, denn ich war dienstverpflichtet und Dienstverpflichtete hat man in die „Neuzeit“ nicht übernommen. Das waren meine russischen Erlebnisse. Wie es mit der Demontage war, weiß ich nicht.

Johann Orth (Gast): Ich war Vermessungstechnikerlehrling, bin auch 1944 zur Reichsstatthalterei gekommen. Wenn man nicht bei der HJ war, hat man keinen Posten bekommen, ich musste bei der HJ sein, sonst hätten sie mich als Lehrling gar nicht aufgenommen. Bei mir war das insofern einfach, da sich meine Eltern scheiden ließen und ich war in einem NSV-Heim. (Nationalsozialistische Volkswohlfahrt). Ich war damals 16 Jahre alt und die haben mich zum Volkssturm eingezogen, wir sollten eigentlich Wien verteidigen; wir sind aber bald abgehaut. Ich war damals noch in Nussdorf zu Hause und auf einmal sind die Russen da gewesen und haben im Haus zwei Kommunisten erschossen. Daraufhin bin ich stiftend gegangen. Bin in der Nacht mit einem Boot nach Floridsdorf hinübergefahren, wo die Deutschen noch da waren. Dort haben mich aber die Deutschen verhaftet. Ich kann mich erinnern, dass wir bei der Schillschule marschiert sind, als die Flieger gekommen sind und alles beschossen haben. Die Deutschen haben kurzen Prozess gemacht und haben gesagt: „Wir brauchen dich eh Bubi“ und haben mich zur 6. Panzerdivision eingezogen. Ich war wesentlich längere Zeit in russischer Gefangenschaft, als ich Soldat war.

Demontagen durch die russische Besatzungsmacht

Anton Österreicher: Im September oder Oktober 1945 sind wir alle gekündigt worden. Jeder hat ein Kündigungsschreiben bekommen. „Wir wünschen auf dem weiteren Lebensweg alles Gute. Wenn Sie aber Lust und Liebe haben, sind Sie herzlichst eingeladen wiederzukommen“. Ich bin dann natürlich wiedergekommen, und als ich dann hineingekommen bin, waren die Büros kaputt, die Fußböden herausgerissen; da haben sie große Feuer gemacht und haben dort gekocht und gleich die Parkettböden verwendet. Die Fenster waren kaputt. Ich kann mich erinnern, dass dann schön langsam die Decken in den Büros erneuert wurden. Alles war kaputt, die ganzen Kabeln haben erst wieder verlegt werden müssen. Dann hat man so eine kleine Notproduktion aufgemacht und da sind wir mit der großen Dampfmaschine gefahren. Die Kräne in der Montierung waren kaputt, da hat man die Lokomotiven nicht heben können. wir haben eine Drehbank gehabt, das war eine „Haid“-Drehbank und da haben wir jedes Mal wenn die Russen hereingekommen sind, irgend etwas gedreht. Egal was es war, damit sie die Drehbank nicht mitnehmen konnten.

Kriegsgefangenschaft und Heimkehr

Johann Orth (Gast): Das war ganz interessant, wie die Russen die Maschinen demontiert haben und abtransportiert haben. Ich war in Fogcani, das ist in Rumänien, in der Nähe zur russischen Grenze, in Kriegsgefangenschaft. Wir mussten dort Güterwagen umladen auf die russische Breitspur. Da waren viele Maschinen aus Österreich, zufälligerweise auch welche von der Lokomotivfabrik dabei. Ich kann mich nur erinnern, einmal haben wir keinen Platz gehabt, als wir eine Maschine abstellen sollten. Hat einer gesagt, wir sollen sie da runter werfen. Wir haben sie auch da runter geworfen. Eines schönen Tages ist dann ein Zug gekommen mit Schotter, wir haben nicht mehr gewusst wohin damit, hat der russische Offizier gesagt, wir sollen den Schotter auf diese wunderbare Maschine werfen, wir haben es getan. Das Herz hat einem weh getan. Den Schotter auf diese Drehbank hinauf, dass man nichts mehr gesehen hat. Da darf man sich nicht wundern, das ist dort obligatorisch. Was soll man machen: „Nitschewo“ – hat es geheißen. Der Zug ist abgeladen, Plan erfüllt – Basta!

Johann Kainz: Ich möchte an die Ausführungen des Herrn Czi-schek über die Güte der Ausbildung anschließen. Ich war doch in Swerdlovsk in russischer Gefangenschaft, dort war ich unter den vielen Gefangenen der einzige gute Dreher, was mir sehr, sehr geholfen hat.

Die USIA-Zeit

Alois Leimbeck: Ich bin erst 1946 wiedergekommen. Da hab ich dann nur gehört, die Russen sind gekommen und haben was sie zu brauchen geglaubt haben, herausgerissen, auf Waggon geschmissen und weggeführt. Da haben wir eine wunderbare, nagelneue Halle gehabt – die Schmiede. Die Präzisionsmaschinen haben sie alle weggeführt. Und die alten Hämmer die waren in einer Holzbaracke, die war abgebrannt, das Dach und das ganze Gerümpel war draufgefallen. Die anderen haben diese alten Maschinen ausgegraben und sie ergänzt. 1946 ist schon vieles wieder gelaufen. Die Russen waren weg, die Firma war unter öffentlicher Verwaltung, das Parlament hat viele Betriebe – auch uns – verstaatlicht. Das hat uns leider nicht sehr viel geholfen. Wir waren „Deutsches Eigentum“. Es sind plötzlich zwei russische Offiziere gekommen und haben gesagt: „Das gehört uns!“ Da haben wir einen russischen Generaldirektor bekommen und zwei, drei, vier Österreicher, Angestellte die das Werk übernommen haben.. Ein russischer Ingenieur war da und hat dann alles auf „Russland“ umorganisiert“. Die sogenannte USIA, die Verwaltung des russischen Eigentums in Österreich, hat dann später den Betrieb übernommen. Wir waren froh, dass wir Arbeit gehabt hatten. Wir sind auch da geblieben, haben sehr viel gemacht, es war viel Material da. Wir waren von 1946 bis 1955 unter russischer Verwaltung. Wir haben verschiedene Arbeiten bekommen: Schiffskräne, alles Mögliche, was die Russen an Aufträgen gebracht haben. Die Bezahlung war damals wie in der ganzen Industrie üblich, gerade so, dass man leben konnte. Aber es war eine Menge Leute da, die das verwaltet haben. Betriebsleiter und nur zwei, drei, von den Russen eingesetzte Funktionäre z.B.: der Personalchef.

Der Obermeister Czech sagte früher immer: „Wir deutsche Soldaten an der Front müssen zusammenhalten“ und später dann war er der erste Marschierer mit der „superroten Fahne“.

Frau Ferbl: Wie ist man denn eigentlich aufgenommen worden, in der Lofag damals? Hat da jeder „Sterbliche“ anfangen können zu arbeiten?

Franz Hoffmann: So was kann man ja ruhig sagen, also das ist über die Kommunistische Partei gegangen. Na, das net, als Arbeiter, als gewöhnlicher Arbeiter bist auch ohne Partei aufgenommen worden. Ich bin ein Bastler und mich hat immer gefreut, wenn die Leute etwas können. Wenn irgend etwas war, dann habe ich selbständig gearbeitet und habe versucht den Produktionsprozess zu fördern. Aber nicht weil mir einer einen Stubser gegeben hat. Und das hat mich schon besonders getroffen, wie der Direktor, der russische weggegangen ist, hat er mich gefragt, „Was willst Du machen?“, habe ich gesagt: „Ich bin Konstrukteur für Vorrichtungen und Werkzeuge, ich habe bei Hofherr & Schrantz angefangen und bin bis ins Konstruktionsbüro gekommen.“ Hat der gesagt: „Das trifft sich ausgezeichnet.“ Dann wie es soweit war, hat man mich vom Angestellten- ins Arbeiterverhältnis überstellt., das ist klar, denn an so einer Stelle möchte man einen neutralen Menschen.

Ich bin dann in die Reparaturschlosserei gekommen. Ich war niemanden böse. Ich muss ehrlich sagen, mir hat es in der Lokomotivfabrik gefallen, wir waren wirklich ein Team.

Franz Böhm: Die Russen haben 1945/46 die Hallen geplündert und ausgeräumt, das war sagenhaft. Alles demontiert, meistens unsachgemäß. In der Kupkagasse, dort war eine Zentrale, ist alles gesammelt worden von den alten Lofag-Leuten. Dann haben sie den Betrieb freigegeben und nach 14 Tagen haben wir angefangen mit dem Wiederaufbau. Da sind diese USIA Vertreter gekommen – der eine hat Danowski geheißten – und haben gesagt: „Wir sind jetzt da, das ist ein USIA Betrieb und es wird das erzeugt, was wir anschaffen.“ So war die Situation.

Leopold Tamm: Im 46-er Jahr sind zwei russische Offiziere gekommen und haben gesagt: „Guten Tag wir sind da von der USIA, das ist sowjetisches Eigentum; Das deutsche Eigentum wird sowjetisches Eigentum und sie haben den Betrieb übernommen. Der öffentliche Verwalter Lipp hat sofort gehen müssen und andere Funktionäre von der früheren Zeit sind ein, zwei, drei Wochen später gegangen z. B. Herr Grasl oder vom Lohnbüro der Herr Steiner.

Frau Ferbl: Also eines versteh ich nicht. Ich war in der Lokomotivfabrik und hab dann im 1945 Jahr mein Kündigungsschreiben

bekommen, weil es geheißsen hat, es muss alles weg. Ich war bei keiner Partei und nirgends. Und die, die bei der SPÖ waren, die sind drinnen geblieben. Das war Frau Weber und Herr Jonas. Der Jonas ist bei der Frau Lebet gesessen, die ein großer Nazi war, das werden Sie ja genau wissen. Das müssen Sie mir bestätigen. Warum sind die einen gekündigt worden und die anderen nicht?

Rudolf Schobesberger: 1.600 Angestellte und 10.000 Arbeiter während des Krieges und der Rüstungsproduktion. danach ein zerstörtes und demontiertes Werk ohne Arbeit. Da konnten nicht alle übernommen werden.

Johann Kainz: Ich bringe Ihnen das nächste Mal einen Brief mit, den ich in die russischen Kriegsgefangenschaft von meinen Eltern bekommen hab und zwar schreibt mir mein Vater damals „es sind nur mehr 600 Leute“ da. Diesen Brief habe ich im Jahr 1946 bekommen, nach Swerdlovsk (UdSSR). Ich habe noch zurückgeschrieben: „Um Gottes Willen, was wird mit mir werden?“

Franz Böhm: Ja ja das stimmt schon, da waren wir vielleicht sogar nur 200 Leute im 46-er Jahr. Es gab ja keine Büros, wo hätten denn die Leute sitzen bzw. arbeiten sollen.

Alois Ballek: Ich kann nur von Bekannten berichten, die da drinnen waren. Ich war beim Siemens, da haben wir untereinander die Zustände in den Betrieben geschildert. Und die Entlassungen waren so, dass einer von der Gefangenschaft nach Hause gekommen ist und entlassen war – da war kein politischer Drang da, die Leute waren zu viele. Was hätten die in den Betrieben machen sollen, es gab ja keine Bestellungen, die Maschinen waren geplündert.

Frau Ferbl: Wurden die Aufträge der Russen bezahlt, oder als Reparaturskosten einbehalten?

DI Karl Mojzis: Da erzähl ich ihnen etwas. Mit einem „STEYR-Baby“ musste ich ca. im Jahr 1950 um Material fahren nach Niederösterreich. Ich hatte ja gewusst was wir brauchen: T-Träger usw. Da haben mich die Russen in kleinere Werke in Niederösterreich geführt, die von den Russen okkupiert und stillgelegt worden sind.

Da haben sie gesagt: „Wenn du etwas gebrauchen kannst, nimm dir was du willst.“ Ich war aber so fair und habe gesagt: Da kann ich nichts brauchen!“ Ich hätte ganze Fabriken ausräumen können, das wäre völlig egal gewesen.

So viel ich weiß, haben die nie etwas bezahlt. Das war ein Teil von den Kriegsschulden. Im Gegenteil, die haben doch in der Lofag ausgeräumt was nicht niet und nagelfest war. Wir haben ja gar keine Maschinen mehr gehabt, um vernünftig fertigen zu können. Die paar Maschinen die noch verblieben sind, liefen Tag und Nacht. So hat die Produktion begonnen. Den Russen war das egal, die haben ja nur ihre Produkte haben wollen.

Wohnen in der Lofag – Kindheitserinnerungen

Ernst Tremmel: Diesen Ausspruch verwendeten nicht nur die Beschäftigten der Lokomotivfabrik, wenn sie Außenstehenden etwas zu erzählen hatten. Auch alle Angehörigen, Kinder und Pensionisten, die in den Fabrikwohnhäusern wohnten, gebrauchten bei ihren Erzählungen diese Worte. Bis zu meinem 22. Lebensjahr wohnte ich in einer dieser Zimmer-Küche-Werkwohnungen. Unser Wohnhaus mit den Stiegen 8 und 9 überstand die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg wie durch ein Wunder, bis auf kaputte Fenster und stellenweise Beschädigungen an der Außenmauer, relativ unbeschädigt. Die Fabrikzufahrt war damals nur von der Brünnerstraße am Beamtenhaus, an der Trafik vorbei und entlang der Werkskantine zwischen den Arbeiterwohnhäusern in die Fabrik möglich. Also eine Sackgasse welche die Anlage vom öffentlichen Verkehr abseits hielt. Von den ehemals sieben Wohnhäusern blieben nur das Beamtenhaus an der Brünnerstraße 2 und ein halbes Arbeiterwohnhaus stehen. Die zweistöckigen Arbeiterwohnhäuser mit je zwei Stiegen hatten pro Stiege jeweils fünf Wohnungen mit Zimmer-Küche-Kabinett und sechs Wohnungen mit Zimmer-Küche. Zu jeder Wohnung war im Klosettgang außerhalb der Wohnung ein WC verfügbar. Wasser musste man von der Gangbasena holen. In jedem Stock gab es somit ein Kommunikationszentrum, bei dem die neuesten Geschichten und Gerüchte ausgetauscht, Streitigkeiten ausgetragen und auch wieder Freundschaften geschlossen wurden. So kam es öfters vor, dass das Wasserholen mit der obligaten weißen Wasserkanne schon ziemlich lange dauern konnte. Im Parterre der Stiege 12 waren drei Waschküchen eingerichtet. Mit einer Herdfeuerstelle für Holzfeuer, einem Wasserkessel und einem großen Schwemmbottich. Den Waschtrog, die Rumpel und anderes Gerät sowie die Wäsche musste man am angemeldeten Washtag hintransportieren. Anmeldungen mussten beim Hausmeister gemacht werden. Die gereinigte Wäsche wurde hinter den Stiegen 8 und 9 auf Wäscheleinen im Freien zum Trocknen aufgehängt.

Die soziale Einstellung der Firma äußerte sich in dem sehr niederen Mietzins und darin dass, man die durch Unfall oder Krankheit arbeitsunfähigen Firmenangehörigen und Pensionisten sowie deren Ehefrauen bis zu ihrem Tode wohnen ließ. Auch meine Mutter als

Kriegswitwe (Mein Vater fiel am 26.12.1944) durfte mit mir weiterwohnen. In den ersten Jahren nach dem Krieg gab es für uns Kinder aufregende Spielplätze. Die Ruinen der umliegenden Häuser standen teilweise noch bis zum ersten Stock, in die Keller konnte man zum Teil noch durch Kellerfenster klettern. Trotz Verboten und eindringlichen Mahnungen der Eltern wegen der Einsturzgefahr wurde von uns alles im Verborgenen erkundet. Der Graben – so sagte man zum Gelände zwischen Luftschutzbunker und späterer SGP-Fabrikzufahrt – war der schönste und anziehendste Platz für uns. Dort war es nicht einsehbar, mit Sträuchern verwachsen, auch eine Hausruine lag daneben, direkt neben der Zufahrtstraße. Wir konnten dort aus Ruinenziegeln und Sträuchern Häuschen errichten und ungestört spielen. Beim Haupttor, der früheren Zufahrt, zwischen Tschechischem Haus und Werkskantine wurde meistens Fußball gespielt. Am liebsten hätten wir ja vor unserem Wohnhaus auf der wunderschön glatt asphaltierten Straße gespielt, aber das wussten immer einige ältere Frauen mit lauten Schimpfkanonaden zu verhindern.

Auf unserer Stiege 9 wohnte auch der Chauffeur des russischen Generaldirektors, Herr Herrmann Wustinger. In der USIA-Zeit warteten wir oft am Abend schon manchmal bei der Trafik auf seine Rückkehr von der Dienstfahrt. Er fuhr zum Reinigen und Einstellen des Autos in die Fabrikgarage. Wenn er feststellte, dass wir Hände, Füße und die Hose sauber hatten, dann durften wir gemeinsam mit seinem Sohn Herrmann, der mein bester Freund war im Generaldirektorauto mit ihm bis zur Garage mitfahren. Ob im Wolga, Vauxhall oder Ford, es war immer ein wunderschönes, seliges Erlebnis für uns. Ein Auto war damals eine Seltenheit, keiner der Bewohner besaß zu dieser Zeit ein Privatauto.

Manchmal durften wir vor der Mittagspause für Arbeiter aus der Werkskantine über die Gasse offenes Bier im Krügelglas holen. Am Freitag taten wir es am liebsten, da roch es schon vom Weiten herrlich, denn an diesem Tag wurden zusätzlich zum Kantinenessen auch gute Buchteln gebacken. Manchmal bekamen die ärmeren Kinder von der Schankdame, Frau Poldi, oder von den Oberköchinnen Frau Radaman und Frau Körner, eine Buchtel gratis in die Hand gelegt. Die Buchteln waren für uns Kinder eine Köstlichkeit, die man nie vergisst.

Unter der damaligen USIA-Verwaltung wurde in unserer Wohnanlage viel verändert. Die Ruinen wurden abgerissen, der Schutt

wurde weggeführt, vor den Stiegen 11 und 12 wurde ein Park mit Rasen, Sitzbänken und Sandkisten angelegt. In der Parkmitte thronete eine blaue Weltkugel mit einer weißen Friedenstaube, welche die Arbeiter in der Fabrik hergestellt hatten. Das beschädigte Arbeiterheim wurde renoviert und sowjetisches „Informationszentrum“ benannt. Kurze Zeit war im Parterre des Informationszentrums ein USIA-Konsum, wo man viele Waren ganz billig erstehen konnte und auch viele Leute von auswärts zum Einkaufen kamen. Später erfolgte ein Umbau zu einem Kinosaal mit Bühne.

Frau Mitelsky aus dem Beamtenhaus gründete mit uns eine Kindertheatergruppe. Sie studierte mit uns verschiedene Märchen (Dornröschen, Des Kaisers neue Kleider usw.) sowie Sketche ein. Dann wurde im Zentrum die Tante Elfi (Frau Elfriede Soukup) zur Betreuung von Kindern und Jugendlichen angestellt. Sie übernahm die Theatergruppe, gründete eine Volkstanzgruppe und einen Kinderchor. Wir hatten viele Auftritte, hauptsächlich in NÖ (Pyrawarth, Zistersdorf usw.) Auch an einigen Jugendwettbewerben in Wien (Raimundtheater) nahmen wir teil und erreichten vordere Plätze. Bei Herrn Pecenka, der die Musiksektion leitete, bestand auch die Möglichkeit, Ziehharmonika oder Mandoline spielen zu lernen. Die Mandolinen konnte man kostenlos entleihen. Im ersten Stock betreute Tante Elfi das Spielzimmer, ein mit Kinder- und Jugendbüchern sowie einer Vielzahl von Spielen ausgestatteter Aufenthaltsraum. Alle Eltern waren froh, dass ihre Kinder beschäftigt waren und nicht nur auf der Straße spielen mussten. Man muss sich das in der jetzigen Zeit einmal vorstellen: Alles war für uns völlig kostenlos!

Natürlich wurden wir Kinder auch zu den Maiaufmärschen organisiert. Ohne Eltern, herausgeputzt, mit roten Nelken ohne grünen Stängel ausgestattet und aufgeregt, trugen wir Transparente oder Fahnen und riefen die uns aufgesagten Sprüche ins Spalier. Tapfer marschierten wir von der Lokomotivfabrik bis zum Parlament, zur Ehrentribüne der KPÖ. Erst als wir älter wurden, fuhren wir nicht mit den bereitgestellten Autos zurück, sondern gingen auch zum Rathaus schauen. Dort guckten uns die Leute komisch an und machten lauter blöde Bemerkungen, wir wussten nicht warum (Unsere Nelken waren anders). Das war die Zeit, in der wir draufkamen, dass auch noch eine andere politische Partei existiert, die auch Maiaufmärsche durchführt. Ab diesem Erlebnis nahmen die meisten von uns am Maiaufmarsch nicht mehr teil.

Mit Abschluss des Staatsvertrages 1955 wurden natürlich alle Aktivitäten, welche die USIA-Verwaltung finanzierte, für Kinder und Jugendliche eingestellt. Vom Gebäude wurde der rote Stern und die alte Aufschrift entfernt und die neue Benennung „Arbeiterheim“ angebracht.

Im Jahre 1956 begann für mich die Lehrzeit in der Lokomotivfabrik und somit auch ein neuer Lebensabschnitt. Jetzt bin ich schon in Pension und gehe oft entlang der Nordbrückenauffahrt am Weg zu meinem Garten in die Ignaz-Köck-Straße, beim Kaufhaus Lutz vorbei. Anhand der alten Bäume ordne ich im Geiste immer noch zu: Aha, da stand die Trafik der Hansi Tante (Familie Löschl) und bei diesem alten Kriecherlbaum, der im Garten des Arbeiterheimes wuchs und jedes Jahr im April in voller Blüte steht, in der Nähe des kleinen Seiteneinganges des Kaufhauses Lutz, da stand unser Haus. Auf dieser Seite zu ebener Erde wohnte die Familie Cerny, auf der anderen Seite zum Park hin, die Familien Farkas und Tremmel. Mit Wehmut und Traurigkeit sehe ich in meiner Vorstellung alles, wie es einmal war, und der Kreis schließt sich immer wieder zu der Redewendung ja

„... bei uns in der Lofag ...“

war es schön aufzuwachsen, zu leben und zu arbeiten.

Franz Hurmer: In den 30er Jahren wurde in der Lofag ein Wohnhaus errichtet, welches für die „Obere Führungsebene“ bestimmt war. Darin wohnten unter anderem: der Werksdirektor, leitende Konstrukteure, Abteilungsleiter, höhere Angestellte und auch Werkmeister. Dieses Wohnhaus wurde von der Belegschaft als „Beamtenhaus“ bezeichnet. Im letzten Kriegsjahr, also 1944, wurde auch das Beamtenhaus von Bomben getroffen und schwer beschädigt. Der Bombenschaden betraf die stadtauswärts gelegene Hälfte des Hauses – das Stiegenhaus und die stadteinwärtige Hälfte blieben bestehen. Im verbliebenen Rest des Beamtenhauses sind im April 1945 die Russen eingezogen und haben dort gewütet und viel beschädigt. Als mein Vater – Franz Hurmer, der von vielen nur Lumpi gerufen wurde – für uns alle im Sommer 1945 eine Wohnung suchte, wurde ihm bei einer Vorsprache beim Personalchef eine Wohnung im beschädigten Beamtenhaus angeboten. Er durfte sich sogar die am wenigsten in Mitleidenschaft gezogene Wohnung aussuchen, allerdings musste er alle Instandsetzungsarbeiten auf eigene Kos-

ten selbst durchführen lassen. Hätte er keine Wohnung genommen, wäre das Beamtenhaus abgerissen worden, genauso wie einige der anderen Arbeiterwohnhäuser, die ebenso schwere Bombenschäden aufwiesen. Mein Vater entschied sich für die Wohnung Hochparterre und ließ Maurer, Tischler, Glaserer und Maler kommen, welche die Wohnung wieder benutzbar machten. Da aber diese Wohnung sehr groß war, ließ mein Vater ein Zimmer abmauern, so daß dies später der Nachbarwohnung angegliedert werden konnte. Trotzdem blieben noch 99 Quadratmeter übrig -in Zeiten akutester Wohnungsnot fast Luxus! Eines der beiden dreiteiligen Fenster eines Zimmers zur Brünnerstraße hin, welches ohne Fensterstock und Gläsern war, lies er auch zumauern. Dieses fehlende Fenster an der Straßenfront des Hauses störte natürlich bis zuletzt das Gesamtbild der Hausansicht, aber danach fragte damals keiner. Man hatte ganz andere Sorgen, zum Beispiel die Bezahlung der Handwerker. Diese erfolgte im „Naturalausgleich“ mit Mehl, Schmalz, Eiern, Fleisch und Kartoffeln welche meine Eltern als Lohn für Erntearbeiten bei den Bauern am Land erhielten. Ende September 1945 zogen wir dann in unsere neue Wohnung im Beamtenhaus ein, blieben aber circa zwei Jahre die einzigen Bewohner dieser halben „Ruine“. Durch die Eigenleistungen beim Wiederaufbau wurde unserer Familie viele Jahre lang, nur ein sehr niedriger Mietzins in Rechnung gestellt. Nach cirka zwei Jahren wurde die Wohnung über uns – diesmal von der Lofag selbst – bewohnbar gemacht und an den Reparaturwerkmeister Leo Schuster vermietet. Später, wurden dann die restlichen Wohnungen von der Firma instandgesetzt und von Firmenangehörigen bezogen. In den 50er Jahren wurde die bombenbeschädigte Hälfte ganz abgerissen und wieder aufgebaut. Wenn die öffentliche Wasserversorgung ausfiel – was manchmal vorkam – konnte auf den firmeneigenen Brunnen zurückgegriffen werden. Das Beamtenhaus war mit einem Zaun und mit Sträuchern von den übrigen Wohnhäusern abgetrennt. Auf der Wiese vor dem Haus wurde sogar eine Sandkiste aufgestellt, was für mich als Kind natürlich ideal war. Da die Lofag zeitweise im Schichtbetrieb lief, wurden bei Störfällen die in den Häusern wohnenden Beschäftigten natürlich auch mitten in der Nacht aus ihren Betten in den Betrieb geholt. Nach dem Verkauf des Lofag-Geländes mussten alle Mieter aus den Häusern ausziehen. Meine Eltern bekamen, wie die meisten anderen Mieter, im November 1984 eine Gemeindewohnung

zugewiesen. Die Wohnhäuser und alle anderen noch stehenden Werkshallen wurden dann 1985 abgerissen und auf dem Gelände neue Firmen und das „Shopping Center Nord – SCN“ angesiedelt. Dort wo einst das Beamtenhaus stand, befindet sich heute die Grünfläche vor dem Möbelhaus „LUTZ“. Unter dem Gras müssten sich noch die zugeschütteten Reste der Kellergewölbe befinden.



Im Vordergrund drei Arbeiterhäuser und rechts das Beamtenhaus.

Übernahme durch die SGP

DI Karl Mojzis: Es war eine Entscheidung der verstaatlichten Industrie, dass die Lokomotivfabrik, ein USIA-Betrieb, als ehemaliges deutsches Eigentum, zur SGP kommt. Es gab damals auch Ideen, dass wir uns der VÖEST anschließen könnten. Wir haben da einen Vorteil gesehen, weil wir die Rohmaterialien aus erster Hand gehabt hätten, wie wir glaubten zu billigeren Preisen. Wir haben gedacht, es wäre nicht schlecht, so etwas zu machen. Der Staat war aber nicht daran interessiert, dass nach dem Krieg wieder drei Fabriken entstehen, die Schienenfahrzeuge bauen. Es war schon schwer genug, dass in Jenbach ein neuer Schienenfahrzeughersteller entstand. Wären wir zur VÖEST gekommen, wären es wieder drei gewesen, weil ja die SGP weiter produziert hätte. Es wäre verrückt gewesen, nach dem Krieg eine solche Entwicklung wieder zu fördern. Daher waren schon viel früher die Weichen gestellt, dass nach dem Staatsvertrag und der Rückgabe der Betriebe von den Russen an den Staat, die Lofag ein Teil der SGP wird. Damals war die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken erst am Beginn. Es war nicht so bedeutsam für Siemens, wo sie ihre elektrischen Bauteile in die Loks montieren. Sie dürfen ja eines nicht vergessen, Siemens produzierte ja nicht allein für die ÖBB, sondern nur einen Teil. Es gab damals in Österreich eine Interessensgemeinschaft, genannt „BES“, zwischen Brown Boveri (BBC), ELIN und Siemens. Die teilten sich jede Lokomotivbauserie untereinander auf. Wir wurden eben damals in die SGP eingegliedert. Der damalige Generaldirektor Rieger war so fair und hat den Diesellokomotivbau von Simmering und den E-Lok-Bau von Graz weggenommen und hat ihn in die Lokomotivfabrik konzentriert. Er hat da eine Maßnahme gesetzt, welche die Stammwerke sehr getroffen hat. Aber wissen sie, es ist halt dann doch ein schnelles Ende in der Lofag gekommen. Man hat einsehen müssen, dass fünf Fabriken für Schienenfahrzeuge in Österreich zuviel sind. Man hat das von der Schweizer Firma Metra prüfen lassen. Obwohl die Prüfung den Standort der Lofag als günstigsten angesehen hat, wurde dann unser Werk zugesperrt. Das Raxwerk war ja schon 1964 gesperrt worden. Interessanterweise wurde dieser Prüfbericht aber nie publik gemacht, obwohl wir alle Bescheid wussten. Diese Betriebsstandortprüfung hat ca. 1.000.000,- Schilling gekostet, was

damals sehr viel Geld war. So sind die ganzen Angestellten nach Simmering „gewandert“. Es war nicht angenehm für die Leute. Ich weiß das selber, die Leute wurden ja dort nicht mit offenen Armen empfangen, die haben selber genug Personal gehabt für die höheren Positionen. Hingegen sind sehr viele Arbeiter – in zwei Etappen – gekündigt worden. Viele haben auch freiwillig die Firma verlassen, um nicht nach Simmering fahren zu müssen. Seitens des Unternehmens wurden auch einige „Zuckerl“ verteilt.

Einige wenige Arbeiter und Angestellte sind ins Floridsdorfer Paukerwerk der SGP (Kesselbauwerk) gekommen. Erstaunlicherweise waren die Arbeiter dann aber schneller in Simmering integriert, da sie die erfahreneren Arbeiter im Lokbau waren.



Werkseingang zur Firma Simmering-Graz-Pauker

Doris Weißmüller: Offensichtlich bestehen da sehr unterschiedliche Meinungen, wann die Lokomotivfabrik zugesperrt worden ist!

Margarete Löschl: Der Großteil ist 1968 und zwar vom August an weg; unsere Abteilung hat dann im November nach Simmering wechseln müssen. Ich selbst bin am 4. November 1968, das weiß ich noch genau, weil da ist „Karl“ und da hat mein Vater Namenstag gehabt, nach Simmering gekommen.

Karl Zauner: Ich bin 1969 gegangen, Frau Löschl ist schon früher gegangen. Ich bin nicht nach Simmering. Sie haben mich gefragt, aber ich habe gesagt: „Ich will nicht rübergehen. Ich will mein Geld haben und ich geh“. Damals war Frau Skala auch noch dort, die hat mir noch alles ausgezahlt. Im Jahr 69 war niemand mehr da in der Lackiererei, ich war der Letzte. Es waren keine Maschinen mehr da, kein Spritzapparat. Es war alles weg, teilweise geklaut.

Otto Czischek: 1968 bzw. 1969 wurden bereits verschiedene Abteilungen verlegt. Entweder nach Simmering, teilweise sogar in die Strauchgasse. Auf jeden Fall sind dann die Abteilungen sukzessive überstellt worden. Es ist ja ganz klar, man kann nicht z.B. eine Schmiede innerhalb von einem Jahr übersiedeln. Es waren dann einige Abteilungen noch da. Meine Abteilung, die Lehrwerkstätte, war genau bis Ende 1973 aktiv. Im 73-er Jahr wurden dann die Lehrlinge aufgeteilt, entweder nach Simmering oder ins Pauker-Werk. Das heißt mit Ende 1973 war die Lehrwerkstätte geschlossen. Ich habe dann ab 1974 die theoretische Ausbildung bei der SGP übernommen. Zu diesem Zeitpunkt waren in der Lofag noch Elektriker, die Reparaturwerkstätte von Herrn Schuster war auch noch da, die Schmiede und ich glaube sogar das Konstruktionsbüro war auch noch da. Im Konstruktionsbüro war noch der Herr Ober-Ing. Kinitzky, der das 45-jährige Jubiläum gehabt hat. Für uns war klar, dass die Schmiede nicht von heute auf morgen geschlossen werden konnte. Die Schmiede hatte auch sehr viele auswärtige Arbeiten und damit auch Verpflichtungen. Man konnte diese großen Schmiedehämmer nicht von heute auf morgen im Pauker-Werk installieren. Die sind langsam abgebaut worden. In der Zeit hat man dann keine Aufträge mehr angenommen. Ich kann mich erinnern, dass es große Schwierigkeiten gegeben hat, als sie die ersten Hämmer im Paukerwerk ausprobiert

haben. Da hat vis a vis, bei der Firma Siemens, der ganze Boden gezittert. Es mussten verschiedene Messungen und Untersuchungen angestellt, und zusätzliche Änderungen an den Fundamenten, teilweise durch Gummieinlagen bzw. sonstige schwingungsdämpfende Unterlagen gemacht werden, bis diese schweren Hämmer dann überhaupt arbeiten konnten. Deshalb war die Schmiede am längsten dort, die noch produziert hat, teilweise in Regie auch für andere Firmen.

Margarete Löschl: Meine Schwester, war beim Schmiede-Team dabei. Das hat sich geändert. Meine Schwester wurde nach Simmering überstellt. Unsere drei Abteilungen, „der Einkauf“ in die Mariahilferstraße, „die Rechnungsprüfung“ in die Strauchgasse, und wir, die „Materialbuchhaltung“ sind 1968 nach Simmering gekommen. Natürlich sind auch einige Leute in Pension gegangen. Das gesamte Team war nicht mehr vollzählig. Die drei Abteilungen sind praktisch auf drei Standorte aufgeteilt worden. Wir haben zwei Zentren gehabt, eine in der Strauchgasse, eine in der Mariahilferstraße.

Die Aufnahme unserer Arbeiter in Simmering ist nach dem Prinzip gegangen: Ihr habt uns gerade noch gefehlt.“ Was natürlich ein ganz falsches Vorurteil war. Ich kann das aber nur allgemein sagen, weil ich war ja nicht in der Werkstätte beschäftigt. Anfangs haben sie halt geglaubt, jetzt kommen die „Dummen“ aus Floridsdorf, die müssen sie jetzt „durchbringen“. Schön langsam sind sie aber draufgekommen, dass die „Floridsdorfer Deppen“ absolute Spezialisten waren, die ihnen haushoch überlegen waren. So mussten sie mit der Zeit klein begeben und unsere Leute sind wieder in höhere Positionen gekommen. Schon in der Lofag ist Herr Eduard Holec Betriebsleiter geworden, eine Stellung die er in Simmering auch bekam. Man hatte gesehen, dass das richtige Lokomotivspezialisten waren. Jeder einzelne hat sein Handwerk beherrscht. Wir haben ja, da muss ich dem Herrn Czischek ein Lob aussprechen, eine ganz ausgezeichnete Lehrwerkstätte gehabt.

Auch ich muss ehrlicherweise sagen, die Position die ich dann in Simmering bekommen habe, die hätte ich in der Lofag nicht gekriegt. Man hat dann mit der Maschinenbuchhaltung begonnen, man hat mich darauf eingeschult und da ich alles gekonnt hatte, hatte ich einen großen Vorteil gegenüber den anderen.

Es waren nicht meine schönsten zehn Jahre, weil in der Lokomotivfabrik war es am Schönsten. Dort wäre ich nie in Pension

gegangen, dort wäre ich noch mit dem Stock hingegangen. Ich hab ja weiterhin bei der Lofag gewohnt. Um nach Simmering zu fahren, musste ich jeden Tag in die Straßenbahn einsteigen. Mit einem tränenden Auge hab ich jeden Tag dort rein geschaut. Ich hab eine Zeit lang richtig „Selbstmordgedanken“ gehabt.

Otto Czischek: Da kann ich nur sagen, dass gerade diese Zusammenarbeit zwischen der Werkstätte, dem Konstruktionsbüro und auch den anderen Büros einmalig war. Ich habe noch den Herrn Zauner „im Ohr“ der schon vor Jahren gesagt hat: „Die glücklichsten Jahre meines Lebens habe ich in der Lokomotivfabrik verbracht“. Das war nicht irgendeine Redensart, sondern da war wirklich eine Kollegialität zwischen der Werkstätte und den Meistern oder Abteilungsleitern, ich kann mich gar nicht erinnern, dass ich irgendwelche Schwierigkeiten gehabt hätte vom Konstruktionsbüro oben bis zum letzten Arbeiter unten in der Werkstätte.

Anton Österreicher: Familiär war es in der Lokomotivfabrik weitaus besser. Man hat die Leute schon lange gekannt; und wir waren wie eine große Familie. Das hat es in Simmering nicht mehr gegeben. Es waren dennoch zehn schöne Jahre, die ich dort bis zu meiner Pension verbracht habe. Da wir von der Lofag eine hervorragende Ausbildung hatten, konnte ich mich auch in Simmering schnell durchsetzen. Wenn man mir auch am Anfang viele Prügel vor die Füße warf, aber Erfahrung und Können setzen sich immer durch. Von einer Boschschneidemaschine wickelte ich einen kaputten Elektromotor in zwei Tagen. Die Lieferzeit aus Deutschland hätte sechs Wochen betragen, und schon war ich beim Obermeister Anders obenauf. An den alten und neuen Kränen waren gefährliche elektrotechnische Mängel. Da ich Zugriff zu allen Zeichnungen und Stromlaufplänen hatte und die entsprechenden Meßgeräte vorhanden waren, konnte ich Schutzschaltungen entwickeln und auch realisieren. Bei den periodischen Überprüfungen des TÜV (Technischer Überwachungsverein) wurden meine Verbesserungen stets genehmigt. Durch das Anfertigen einer Vorrichtung schaffte ich insoweit Abhilfe, dass damit Gleichrichterdiodeplatten der Schutzgasschweißmaschinen repariert werden konnten. Man konnte damit defekte Teile aus- und neue Teile einpressen und ersparte sich hiemit eine Auswärtsreparatur, die viel Geld und vor

allem Zeit gekostet hätte. Von der Firma bekam ich dafür mehrmals Diplome und Geldprämien. In meinem Kopf hatte ich ja noch einige Verbesserungen zur Durchführung vorgeplant, aber die wurden nicht mehr realisiert, da ich in Pension ging.

Herbert Köcher: Ich bin im August 1956 direkt von der Schule in die Lokomotivfabrik als Anreißer gekommen. Wenn Rak Günther und ich, bei der Anreißer-Tafel gewesen sind, dann hat der alte Walzhofer nur gesagt: „Die zwei Dürren.“ Im 58-er Jahr war ich beim Bundesheer und bin dann nachher ins Konstruktionsbüro gekommen. Im Laufe der Zeit wurde ich nach Simmering überstellt und bin dort bis zu meiner Pensionierung 1995 geblieben. Ich habe eine Zeitlang im Waggonbau in inSimmering geholfen, weil wir weniger zu tun gehabt haben im Konstruktionsbüro Lokomotivbau, habe aber noch zur Lok-Fabrik gehört. Zum Arbeitsklima konnte ich eigentlich keinen Unterschied feststellen, weil ich habe mich im Waggonbau nie so unwohl gefühlt. Und dann bin ich wieder in den Schoß meiner alten Abteilung gekommen, die waren ja alle von der Lok-Fabrik. Und mit der Werkstätte hatte ich insofern keine schlechten Erfahrungen, weil die von uns konstruierten Lokomotiven bzw. Bauteile, dann in Graz gefertigt wurden.

Otto Czischek: Diese Misere, glaube ich, hat eigentlich damit begonnen, dass wir in die SGP eingegliedert wurden. Man hat also sofort gesagt, das ist prima, wir werden also diese Getriebe, die wir bisher von der Firma Voith bezogen haben, in Eigenregie machen. Aber so ein großes und leistungsstarkes Getriebe kann man nicht von heute auf morgen neu entwickeln und sofort in Serie bauen ohne Forschung und Erprobung.

Es wurde ja hier schon angesprochen, das war ganz egal, ob das dann die Flugzeuge, oder Schneeräummaschinen waren. Wenn man nicht vorher richtig entwickeln und dann testen kann, dann funktioniert das nicht. Und genauso wahr es eben bei diesen Getrieben, die uns von Simmering zugeliefert wurden und diese Misere herbeigeführt haben. Es gab Probleme mit den Zahnrädern, dem großen Druck, den Flanken, den Winkeleinstellungen, usw. Man hat dann herumprobiert und es ist auch nichts herausgekommen. Der Schaden für die Firma war jedenfalls immens.

Alois Leimbeck: Vorher, als wir selbständig waren, war es bei uns egal, was wir da eingebaut haben. Der Kunde hätte können sagen, er will einen Motor von Mercedes haben, ein Getriebe von Voith und die Räder sagen wir von der Tschechoslowakei, das wäre völlig egal gewesen. Wenn es der Kunde so will, so ist das bestellt und eingebaut worden. Aber das war eben damals nicht so. Das erzeugen wir selbst und das werden auch wir bewerkstelligen – koste es was es wolle. Und der Erfolg? Was da alleine an Arbeitsstunden draufgegangen ist, nachdem die Loks schon nach Bulgarien ausgeliefert waren. Alleine die An- und Abreise – ein Wahnsinn!

Erich Ganzger: Zu dem, was Herr Wutka gesagt hat, ist ja viel auch im Betriebsrat diskutiert worden – nach dem 55er Jahr. Zuerst sind noch intern Loks ausgelaufen, dann hat es geheißen: „Rollendes Material ist zu wenig gefertigt worden!“ Wir müssen schauen, dass wir andere Produkte entwickeln und auf den Markt bringen, um einigermaßen die Vollbeschäftigung zu erhalten und wir nicht Leute entlassen oder Werkstätten schließen müssen. Und da hat man natürlich nach Möglichkeiten gesucht, was wir erzeugen könnten. Aber das hat ja nicht nur die SGP gemacht, sondern fast alle Firmen. Alle haben um neue Produkte gerungen. Das war eine richtige Konkurrenzsituation. Das hat zum Beispiel mit den Exzenterpressen angefangen: Ganz am Anfang, da sind gleich eine ganze Serie von vielleicht hundert Stück erzeugt aber nicht verkauft worden! Die sind dann 15 Jahre herumgestanden, bis die letzten, sozusagen zum Okkasionspreis verkauft worden sind. Zu dem Zeitpunkt waren die Loks dann natürlich auch schon von der Technologie her veraltet. Dasselbe war mit den Pistengeräten, aber es war halt sehr schwierig. Es war nichts am Markt, wo nicht ein Produzent schon da war. Man hat irgendwo einzusteigen versucht, und dabei ist viel schiefgegangen. Bis man soweit war, dass man die meisten Versuche aufgegeben hat und dann zuerst das Rax-Werk und später die Lofag einfach geschlossen hat, um die Produktion zu verlagern.

Was da die anderen Probleme waren, mit Konstruktion usw., na ja, da waren anscheinend die Konstrukteure überfordert. Da sind gewisse Chefs zu den Konstrukteuren gekommen, haben einen Vorschlag gemacht: Zum Beispiel: Bauen wir ein Flugzeug, die haben das einfach probiert- ohne Forschung oder Erfahrung. Dann ist ein Flugzeug in Wiener Neustadt bei einem Testversuch abgestürzt.

Dabei ist auch ein Pilot von der AUA tödlich verunglückt. Vorher haben alle geglaubt, das wird der „Renner“ des Jahrzehnts. Dieser Fortschrittsglaube an die Technik war damals sehr verbreitet. Niemand hat damals bedacht, ob dafür Nachfrage besteht. Und sie haben überhaupt keine Erfahrung mit dem Flugzeugbau gehabt; das braucht ja lange Zeit, und natürlich auch viel Investitionsmittel. Da gab's überhaupt keine Voraussetzungen für so eine Produktion. Sie wurde eingestellt.

Doris Weißmüller: Aber irgendwie wäre der Weg der gewesen, dass man zuerst einmal ein Forschungslabor einrichtet und dann konzentriert man sich einmal auf die eine Sache und probiert sie einmal aus und dann geht es weiter ins Konstruktionsbüro. So stelle ich mir das vor.

Erich Ganzger: Ich glaube das Hauptproblem war, dass der Konzern früher über 8.000 Beschäftigte hatte, und was man jetzt neu versucht hat zu entwickeln, das wären Produktionen für 200-300 Leute gewesen! Jetzt hat man auf mehreren Ecken versucht, neue Produkte zu erzeugen – das war ja dringend, denn damals hat die ganze SGP total rote Zahlen geschrieben. Man hat dann den Vorstand ausgewechselt, dann ist Herr Zach als neuer Generaldirektor gekommen und der hat „reinen Tisch“ gemacht und hat eben zwei Betriebe zugesperrt. Er hat dann mit den Versuchen aufgehört. Aber das hat halt alles seine Ursachen in der Geschichte gehabt. Ich kann schwer sagen wer daran Schuld war. Die ganzen Umstände waren halt sehr ungünstig.

Doris Weißmüller: Hat das ihrer Meinung nach auch dazu beigetragen, dass der, vorher ja sehr gute Ruf von der Lofag, damit angegriffen worden ist und dass die Firma deshalb in Konkurs gegangen ist?

Erich Ganzger: Ich glaube das weniger. Zum Beispiel die Getriebe haben sie in Simmering gemacht, das Flugzeug ist in den Rax-Werken gebaut worden. Es ist eigentlich nicht viel in der Lokomotivfabrik gemacht worden.

Doris Weißmüller: Aber die Lofag hat sie ausgeliefert?

Erich Ganzger: Ja, schon, aber wir in der Produktion haben ja mit dem Flugzeug nichts zu tun gehabt. Weil für das Flugzeug kamen fast alle Zulieferteile von anderen Firmen. Und wir – die Werkstätten – haben überhaupt nichts zu tun gehabt mit dem Flugzeug.

Johann Wutka: Da gibt es, glaube ich, ein Beispiel, wie man so eine Firma umbringt, indem man – es war schon ziemlich zum Schluss – einen Auftrag über 40 Kesselwagons bekommen hat. Dafür ist eine Vorrichtung aus einer alten Kranbahn vom Block 4, wo man diesen Kessel einspannen konnte, gemacht worden. Das wäre eine einmalige Sache gewesen, nur merkwürdig war, dass wir plötzlich nur mehr 20 Wagen bauen sollten, die weiteren Wagen sollten dann in Graz gefertigt werden. Unter dem Motto: „Die brauchen auch Arbeit“. Für diese 20 Wagen hat man dann in Graz dieselbe Vorrichtung noch einmal gebaut. Es war niemand in den oberen Etagen da, der gesagt hätte, das ist ein Wahnsinn. Da habe ich lieber ein paar Arbeitslose mehr, und das wird kostengünstig gemacht und die Firma bleibt konkurrenzfähig.

„Jeder war der Letzte!“ Die Schließung der Lofag nach 100 Jahren

DI Karl Mojzis: Ich höre gerade, dass die Schmiede als letzte weggekommen ist. Die Schmiede hat ja damals großteils Kundenaufträge gemacht. Ich nehme das gerne zur Kenntnis; ich habe nur nicht daran gedacht. Ich war immer der Meinung, ich wäre der Letzte, der mit meinen Herrn nach Simmering gegangen ist. Abteilungsleiter der Schmiede war damals Ing. Traupe. 1969 war es mit der Produktion zu Ende, dann sind die Herren der Werkstätte nach Simmering bzw. ins Paukerwerk gekommen. Ich weiß nicht, Herr Österreicher, sie sind ja ins Pauker-Werk gekommen. Die Werkstätten waren dann leer. Wir waren vorne in einem Bürogebäude.

Anton Österreicher: Nach der Pensionierung meines Meisters (Herr Cerwenka) 1974–1975; wurde ich beauftragt die Elektrowerkstätte in der Lokomotivfabrik mit zwei Mitarbeitern weiterzuführen. Alle anderen Elektriker wurden bereits ins Paukerwerk überstellt. Apparate, Maschinen und anderes Inventar wurde demontiert und abtransportiert. Nach einiger Zeit wurden auch meine zwei Kollegen ins Paukerwerk überstellt und ich blieb noch ca. ein Jahr allein in der Lofag. Folgende Aufgaben musste ich wahrnehmen: Elektrische Energieversorgung aufrecht erhalten, Generator für Kranstromversorgung in Betrieb halten, Fahren mit den Elektrotransportwagen, Trafostationen überwachen und Kranfahren. Die erforderlichen Fahrausweise besaßen in der Lofag alle Elektriker, da sie für Reparatur und Sicherheit der elektrischen Ausrüstung die Verantwortung trugen. Später wurden mehrere Fremdfirmen (AEG ua.) mit ihren Produkten in den leergeräumten Hallen eingemietet. Nachdem dann auch diese Firmen wieder auszogen, ging ich um sieben Uhr in die Lofag, erledigte meine Arbeit und fuhr anschließend um zehn Uhr mit dem Werkspostauto ins Paukerwerk. Ich sollte dort Maschinen und den großen Glühofen in der Schmiede aufstellen und installieren. Vom zuständigen Meister wurde mir die Hilfe der Schlosser, Installateure und Helfer zugesichert, um die erforderlichen 600 Meter Steuerkabel zu verlegen. Obwohl dem Meister der Schmiede schon von mir ein Termin für den Produktionsbeginn zugesichert wurde, hatte man mir die benötigten Fach-

kräfte nicht zur Verfügung gestellt. Es gab ein großes Donnerwetter, ich wußte keinen anderen Ausweg und sprach mit dem Betriebsleiter. Ich erklärte ihm, dass ich unter diesen Umständen nicht mehr weiterarbeiten kann und ersuchte um Versetzung in das Werk Simmering. Am 15.11.1976 begann ich in Simmering zu arbeiten und verbrachte dort zehn schöne Jahre bis zum Pensionsantritt.

Doris Weißmüller: Thema ist heute, über die Gründe zu sprechen die, ihrer Meinung nach, zur Schließung der Lofag geführt haben. Da gibt es ja ganz unterschiedliche Meinungen.

Otto Czischek: Ab dem Jahr 1965 hat sich bereits eine gewisse Wirtschaftsflaute abgezeichnet. Zusätzlich war zu diesem Zeitpunkt das Ende der Dampflokomotiven vorhersehbar. Ab den Fünfziger Jahren wurden ja auch in Graz E-Loks und in Jenbach Diesellokomotiven gebaut. Von 1945 bis zum Jahr 1957 also in zwölf Jahren haben wir 220 Lokomotiven produziert. Von diesen 220 Lokomotiven haben wir nur 21 Stück nach Österreich geliefert. Und die anderen 200 nach Indien, Bulgarien, und so weiter. Daraus sieht man schon, dass es in Österreich fast keinen Bedarf an Dampflokomotiven mehr gegeben hat. Wir haben schon in den 40-er Jahren auch einige wenige Elektrolokomotiven gebaut. Und in dem Augenblick, als das Ende der Dampflokomotiven kam, hat man also krampfhaft versucht, irgend etwas anderes zu erzeugen. Ich erinnere nur an die Flugzeuge, die wir damals begonnen haben zu bauen bzw. diese Wasseraufbereitungsanlagen. Dann sind wir nach 1955 zur SGP dazugekommen. Später hat dann die Arbeit nachgelassen und als erstes Werk ist das Rax-Werk Wiener Neustadt geschlossen worden. in weiterer Folge hat's dann auch die Lofag erwischt. Bis es soweit war, sind die Aufträge kontinuierlich weniger geworden bis es ganz aus war.

Doris Weißmüller: Also, dass nach Ende des Krieges drei Lokomotivfabriken für Österreich zuviel waren, ist einsichtig. Aber warum wurde gerade die Lofag zugesperrt, die doch strategisch am günstigsten gelegen ist?

Rudolf Steininger: Das Ende der Lofag leitet sich aus dem Vorherigen schon etwas ab, aber ich glaube, es war letzten Endes eine po-

litische Entscheidung. Dass die SGP die Lofag mit dem Bewusstsein annektiert hat, eine Konkurrenz aus der Welt zu schaffen. Ich kann mich genau erinnern, dass wir uns bemüht haben, selbständig zu werden oder zur VOEST angeschlossen zu werden. Das war schon um 1954 herum, weil wir damals schon gewusst haben, dass, wenn wir zur SGP kommen sollen, wird es sehr schwierig werden. Wir haben darauf hingewiesen, dass das gesamte Lofag-Gelände, beide anderen Werke, also das Paukerwerk und das Werk Simmering größtmäßig, als Areal „schlucken“ kann. Die Lokomotivfabrik war wunderbar ausgerüstet, zwei große Kräne mit je 120 Tonnen Tragkraft hat's gegeben, die sonst keines der anderen Werke gehabt hat. In Simmering haben sie zum „Aufachsen“ (Einbinden) die Loks mit Winden in die Höhe heben müssen. Man hat uns dann verweigert, an Ausschreibungen von Lokomotiven der Bundesbahn teilzunehmen und hat sie in der „Tischlade“ gelassen. Man hatte damals Leute abbauen müssen bis nur noch 300–400 Menschen auf diesem großen Areal beschäftigt waren. Ich glaube, es waren mehr oder weniger politische Entscheidungen. Schon vorher wurde ganz bewusst nichts mehr investiert. Man hat nur die Straße asphaltiert. Ich weiß aus verschiedenen Vorgesprächen beim Vorstand als Betriebsrat, wo wir einen gewissen Investitionsanteil verlangt haben, wie ihn die anderen Werke auch gehabt haben. Aber das wurde immer verweigert. Da möchte ich noch an die letzte Zeit erinnern, als wir Güter- und Kesselwagen erzeugten, da hat finanziell alles gestimmt, trotzdem ist die Produktion eingestellt worden. Dazu kommt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Holzer ein „Simmeringer“ war, der natürlich für Simmering plädiert hat.

Da war natürlich viel Lokalpatriotismus dabei; wir haben halt im Aufsichtsrat und auch im Konzernvorstand niemanden gehabt. Vier Direktoren wurden zwar in den Vorstand gewählt, aber unser Direktor Kwiatkowski war dann dort nicht vertreten, weil er sich geweigert hat sich mit den anderen zusammensetzen.

Doris Weißmüller: Wie lange hat denn die Diskussion gedauert, wann ist denn die angegangen? Schon 1955?

Rudolf Steininger: Nein, bereits 1954 hat es angefangen aber konkret wurde es erst dann im Juli 1957. Da hat es dann natürlich auch Artikel in den Zeitungen gegeben. Da habe ich Abschriften, wo die

Sanierung der Lokomotivfabrik öffentlich in Frage gestellt wird. Die Lofag war ja nicht nur mit dem Lokomotivbau beschäftigt. Es sind auch hydraulische Pressen gefertigt worden. Große Pressen hätten in der ehemaligen Kesselschmiede produziert werden können. Die Möglichkeit wäre sicher da gewesen, das auszuweiten und auszubauen, aber da hat das richtige Management gefehlt, das zu vertreiben und den Kundendienst zu forcieren. Aber das wurde einfach nicht gewollt. Der letzte Direktor – Herr Karg hatte einfach den Auftrag, das Werk Floridsdorf der SGP, also die Lofag, zuzusperren. Das war eine Konzernentscheidung.

Die Jenbacher hatten erst in den Nachkriegsjahren mit der Produktion angefangen. Sicherlich, die Simmeringer haben auch schon lange früher Straßenbahnen, Güterwagen und kleine Loks gebaut, aber wenn man konzentriert hätte, und das ist die Meinung derer, die in der Lofag gearbeitet haben, dann wäre die Konzentration auch anders möglich gewesen. Mit dem Lofag Werk als Hauptstandort wäre das wirtschaftlicher gewesen. Rein produktiv hat man versucht, die Lokomotivfabrik unterzukriegen. Wir waren dann am Schluss nur mehr 300 oder 400 Beschäftigte, und da kann man natürlich das riesige Areal nicht mehr erhalten.

Erich Ganzger: Ich glaube so eine Entwicklung ist nicht so vorhersehbar. Aber rückblickend kann man schon analysieren, dass die Lofag eigentlich sehr früh dran war mit den großen strukturellen Veränderungen, ganz allgemein in der Industrie gesehen. Weil es ist nicht nur die Lofag gesperrt worden, da hat es noch die anderen Firmen z.B.: Hoffherr & Schrantz; Fiat; Trauzl und viele andere in Floridsdorf gegeben. Es ist niemand geblieben, und aus eigener Kraft hat sich eigentlich keiner gehalten. Nur die AEG, Siemens und die Firma Lohner (Anm.: heute Fa. Bombardier), da war das Ausland dahinter. Kaum sonst eine Firma, welche die Strukturveränderungen verkräftet hat. Und was die SGP anbelangt, war es ja auch so. Zuerst ist das Wiener Neustädter Werk (Raxwerk) liquidiert worden und wir sind nach Simmering gekommen. Aber die Simmeringer waren ja auch nicht besser eingerichtet, weil der Kollege gemeint hat, man hat zuwenig in den Maschinenpark investiert. Das hat man woanders auch nicht.

Wenn ich in meinem persönlichen Berufsleben zurückschaue, da gab es auch nur Veränderung in der Struktur. In Judenburg war

ich Lehrling – das Werk existiert fast nicht mehr. Ich habe dann nach dem Krieg in Fohnsdorf in einem Kohlebergwerk angefangen – heute nur noch ein Museum. Dann bin ich nach Wien gekommen und hab bei der „Wiener Brückenbau“ (WBB) in der Engerthstraße gearbeitet. Die WBB war auch im 10. Bezirk, Hartmuthgasse und in Inzersdorf – die existieren nicht mehr. Dann habe ich in der Lofag gearbeitet – die existiert auch nicht mehr. Also, gerade die SGP existiert heute noch, gehört aber zum großen Siemenskonzern und war in den letzten Jahren am Rande des Zusperrrens.

Um zur Lofag zurückzukommen, die reine Lokomotivproduktion hätte sicher nicht ausreicht, um das Werk auslasten zu können. Die hätten zielgerichtet andere Produktionszweige hereinnehmen müssen. Nachdem das nicht geschehen ist, ist die Lofag den Weg gegangen, wie ihn seither so viele andere Betriebe gegangen sind und noch gehen werden, nämlich den Weg des Zusperrrens!

Doris Weißmüller: Herr Steininger hat gesagt, es hat Verhandlungen gegeben, sich der VOEST anzuschließen.

Erich Ganzger: Ich kann mich erinnern, an die Diskussion, und ich glaube, das war ein Wunschgedanke vieler. Weil die VOEST damals ein Paradeunternehmen war, und da hat man gedacht, da hat man doch den richtigen Rückhalt auch in der Konzernleitung. Auch die Versorgung durch Rohmaterialien wäre kostengünstiger gewesen. Auch rein produktionsmäßig gesehen, wäre das der vernünftigste Weg gewesen, eine Lokfabrik im VOEST-Konzern. Aber damit hätte man einen Konkurrenzkampf unter den verstaatlichten Unternehmen erzeugt. VOEST gegen Simmering, Graz und Jenbach. Also der Weg wäre schon der richtige gewesen, aber das wollte man scheinbar damals in der Verstaatlichten Industrie auch nicht, und so hat halt die Zeit anders gesprochen.

Doris Weißmüller: Aber die Frage geht ja darum: Warum wurde Floridsdorf und nicht Simmering zugesperrt?

Rudolf Schleifer: Ich glaube, man darf die Zeit nicht vergessen, wo wir jahrelang zum größten Teil für Ablöselieferungen in die Sowjetunion nach dem Staatsvertrag gearbeitet haben. Und die ÖBB hat uns keine Aufträge geben können, weil die Russen ja die Aufträge

teilweise gar nicht angenommen haben. Erst dann, wie es schon zu spät war, dann war der Ofen schon aus. Dann ist die Lofag schön langsam abgessoffen.

Rudolf Steininger: Der Herr Schleifer hat insofern schon recht, dass die Lofag unter der USIA-Verwaltung zuerst interessiert war, möglichst hohe Reparationsleistungen herauszuholen. Wir haben damals Schwimm- und Dampfrahmen, teilweise sogar in Korneuburg (Anm.: in der Schiffswerft) gebaut, alles für die UdSSR. Zusätzlich sind noch Seilwinden und Heizkörper erzeugt und Radiatoren in unserer Gießerei gegossen worden. Die Radiatoren waren ein ganz eigenes Kapitel.

Während dieser Zeit hat auch die ÖBB ihre Lokomotiven in Graz und Jenbach bestellt, um ihren Nachholbedarf nach dem Krieg zu decken. Wir haben wohl noch Dampflokomotiven, darunter auch viele beschädigte Kriegsloks repariert, aber das war nicht allzu viel Auftragsvolumen. Damit ließ sich nicht wirklich Geld verdienen. Wir haben uns damals als Betriebsrat schon sehr bemüht, die Aufträge in Floridsdorf zu konzentrieren, aber wir sind da gegen Mauern gerannt. Herr Direktor Zach, war 1967 eindeutig für das Zusperrn der Lofag. Ich hab da gerade in meinen Unterlagen nachgeschaut. Ich hab mir das alles aufgehoben. Aber die Entwicklung, dass es überhaupt so weit kam, lag sicher in der USIA-Zeit und den Interessen der russischen Besatzungsmacht. Aber auf jeden Fall haben die Russen zuerst darauf geschaut, dass sie ihre Seilwinden, ihre Schwimmrahmen, ihre Dampfrahmen geliefert erhalten

Erich Ganzger: Ganz war das, glaube ich, nicht so. Wie ich erfahren habe war das eine politische Frage. Die waren nicht interessiert, dem USIA-Betrieb, die Aufträge ausführen zu lassen, sondern haben bewusst in Graz oder Jenbach bestellt. Die lagen ja beide in den westlichen Besatzungszonen.

Alois Leimbeck: Man hat uns ja auch die gesamten Materialien vom Lagerplatz weggenommen, die Achsen zerschnitten, die Gussräder, die draußen gelagert waren. Das alles ist als Schrott in die Tschechoslowakei geschickt worden. Und als wir dann Draisinen umgebaut haben, haben wir erst vorne ganze Ballastgewichte suchen müssen. Bei den Draisinen haben wir die Achsen verstärkt,

die Spur erweitert und einen neuen Zwölfzylinder-Motor von den Steyr-Werken eingebaut.

Rudolf Ivan: Ich bin sicher, dass die Lofag am Willen gescheitert ist, sie bestehen zu lassen. Das kam vom Vorstand und von den politischen Entscheidungsträgern so heraus. Es ist mir heute klar, dass gar nicht daran gedacht wurde, die Lofag jemals weiterleben zu lassen. Dass die USIA-Zeit für ein negatives Gesamtimage beigetragen hat, ist durchaus möglich. Wenn man hört, dass der damalige Werkdirektor gar nicht daran interessiert war Floridsdorf weiter in Betrieb zu belassen.

Dazu hätte ich noch eine Frage, die ich heute nicht mehr selbst beantworten kann: „Stimmt es, dass zu dem Zeitpunkt, als wir zur SGP gekommen sind, dass die damalige Konzession des Großkesselbaues bei der Lofag geführt war, und nicht bei der SGP? Stimmt das? Ist also diese Konzession automatisch dann von der Lofag zum Paukerwerk übergegangen? Das Paukerwerk hat diese Konzession damals angeblich nicht gehabt. Ich habe das nur als Gerücht gehört, ich habe es nie wirklich erfahren.“

Johann Kainz: Das kann kaum stimmen. Ich war jahrelang bei Waagner Biro und diese Firma stand immer in Konkurrenz zur SGP im Kesselbau, also muss das Paukerwerk eine Konzession gehabt haben!

Rudolf Steininger: Die russische Besatzungsmacht war natürlich interessiert, für ihr Land Sachen zu liefern und war natürlich nicht sehr am österreichischen Markt interessiert.. Das ist ganz eindeutig und auch verständlich. Wenn ich da nur daran denke, wie der kleine russische Vizedirektor in der Nacht kontrolliert hat, ob die Nachtschicht arbeitet. Der hat sich schon dafür eingesetzt, dass für Rußland etwas produziert wird. Der ist echt über die Planken gestiegen und hat kontrolliert, ob die Nachtschicht arbeitet. Wir haben damals Tag und Nacht für die Russen arbeiten müssen. Nach der USIA-Zeit hätte man die Standortfrage anders lösen müssen und beim entsprechenden Willen der Beteiligten auch können. Man hat es halt nicht gemacht.

Rudolf Schobesberger: Ein Schweizer Wirtschaftsprüfungs-Unternehmen war ja damals engagiert und die mussten feststellen, wel-

ches Gelände am Besten geeignet war für den weiteren Betrieb. Wir haben gehört, dass Floridsdorf von der fabrikatmäßigen Ausstattung ganz wunderbar eingerichtet war. Diese Studie hat damals eine Million Schilling gekostet!

Alois Leimbeck: In dieser Studie, dem „Metra-Bericht“, haben die eindeutig festgestellt, dass unser Gelände am günstigsten ist, bezüglich Gesamtanlage, der maschinellen Ausstattung, der Krananlagen und dem günstigen Bahnanschluss. Als Ausweichwerk war das Pauker-Werk vorgesehen, wenn einmal zuviel Arbeit gewesen wäre. Man hat dann Waggon bei uns fertigen lassen wollen.

Acht Tage bevor ich nach Simmering gekommen bin, haben wir eine Sitzung gehabt, mit der Arbeitsvorbereitung und den ganzen Herrn, auch der Direktor war dabei. Einen Lieferplan wurde dann über die nächsten zwanzig Elektrolokomotiven aufgestellt, obwohl sie gewusst haben, dass wir nächste Woche gar nicht mehr da sind. Einen Plan inklusive der Materialaufstellungen etc. bis zu dem Termin, wann die erste Lokomotive fertiggestellt und ausgeliefert werden sollte!. Und acht Tage später waren wir gar nicht mehr da. Solche Sachen hat man auch mit uns gemacht.

Erich Ganzger: Soweit ich mich erinnern kann, war in der USIA-Zeit die Frage der Diesellok überhaupt noch nicht aktuell gewesen. Da haben sie Dampflok für Indien gefertigt, aber für die ÖBB eigentlich kaum mehr welche. Anfang der 50er Jahre hat man begonnen in Graz Elektroloks zu erzeugen. Da hat die ÖBB die Aufträge nach Graz vergeben. Na gut, das war ein verstaatlichter Betrieb und der war nicht von den Russen verwaltet, das ist verständlich. Ich kann mich erinnern, dass wir so 1958/59 einmal nach Graz zu einer Werksbesichtigung gefahren sind.

Alois Leimbeck: Sehr zwiespältig, war auch die Partei selbst. Die einzige politische Vertretung, die hier in Floridsdorf für uns war, war damals noch die Rosa Weber, die leider verunglückt ist; sonst hat sich niemand für uns eingesetzt.

Doris Weißmüller: Was war denn mit dem Bürgermeister Jonas, der ja selbst früher in der Lofag gearbeitet hatte?

Alois Leimbeck: Der hat sich nicht stark gemacht.

Otto Czischek: Wie es geheißsen hat, also eventuell zur VOEST, das wäre sicher der richtige Weg gewesen. Ein Fehler, der nicht wettgemacht werden konnte, dass unser Herr Direktor ein Mann war, der nicht mit einem großem Personalstand arbeiten wollte. Er war kleinere Unternehmen mit so 300-500 Köpfen gewohnt, die hat er überschauen können. Plötzlich ist unser Unternehmen zur SGP dazugekommen. Zu diesem Zeitpunkt war er der dienstälteste Direktor aller Werke. Das hätte bedeutet, das er einer von den ersten Vorstandsdirektoren gewesen wäre. Aber er hat es abgelehnt, in diesen Vorstand zu gehen. Er war nämlich ein echter Fachmann und kein Politiker. Das Unglück hat damit begonnen, dass das Werk Floridsdorf keinen Vorstandsdirektor gestellt hat und damit keinen Fürsprecher für den Standort in der Konzernleitung hatte.

Rudolf Steininger: Ich habe einmal mit dem Direktor persönlich gesprochen, und da hat er gesagt, mit denen – mit solchen Leuten setzt er sich nicht zusammen. Weil die fachlich nichts gekonnt haben. Nur reine Theoretiker sind halt in der Wirtschaft auch nichts.

Ich bleibe dabei, dass bei der Lofag politische Kräfte am Werk waren die das endgültige „Aus“ der Firma gebracht haben. Da gab's eine Lobby für Simmering!

Und das Erkenntniss der Überprüfungscommission hat auch gezeigt, dass das Gelände in Floridsdorf ideal liegt. Die Bezirkspolitiker haben sich auch beeinflussen lassen von den anderen. Die waren ja alle in der Lokomotivfabrik, die Politiker von Floridsdorf.

Erich Ganzger: Der Generaldirektor Zach hat immer gesagt: „Von Technik habe ich keine Ahnung, ich bin Kaufmann! Und wenn der dann nur mit dem Rechenstift argumentieren soll, da ja wirklich drei Werke zuviel waren, kann man sich vorstellen, was dabei herauskommt. Zwei Jahre bevor die Lofag zugesperrt wurde, war in der Metallarbeitergewerkschaft eine Konferenz. Da hat Generaldirektor Zach einen Bericht gebracht. Und da ist auf einmal in der Zeitung gestanden, dass die E-Lok Fertigung nach Graz und die Dieselloks nach Simmering verlegt werden. Also, diese Gewerkschaftsvertreter und Politiker, die können nicht gegen die Wirtschaftstreibenden regieren, gegen die sogenannten Fachleute. Bei denen zählt nur der

Rechenstift und die Rentabilität. Man darf ja heute nicht vergessen, dass das im Jahr 1969, also zur Zeit der „schwarzen“ Alleinregierung war. Aber es gilt auch das Recht des Stärkeren in der Wirtschaft, dass darf man nicht vergessen. Und so hat es halt die Lofag getroffen.

Otto Czischek: Unser Unternehmen war sicher nicht schlechter als alle anderen. Kein einziges der anderen SGP-Werke, hat zum Beispiel eine Gießerei oder eine Modelltischlerei bzw. eine Schmiede gehabt. Diese haben noch bis zum Jahr 1970 und darüber hinaus noch für Fremdfirmen gearbeitet. Alleine von diesem Standpunkt war eigentlich schon klar, dass unser Werk das Beste gewesen wäre. Herr Vorstandsdirektor Paulsen hat einmal zu Weihnachten, ich glaube 1970 gesagt: „Ich habe den Eindruck, dass ich das verkehrte Werk geschlossen habe!“

Rudolf Steininger: Im ganzen SGP-Konzern waren damals 5.400 Beschäftigte, bei uns in der Lofag ungefähr 1.200. In diesem Vergleich kann man gut das Größenverhältnis erkennen. Die Lofag hat ausbaufähige Werkstätten wie die Gießerei und die Modelltischlerei gehabt. Dann gab's entsprechend große Werkshallen mit den Krananlagen, ein vollkommen aufgeschlossenes Grundstück mit zwei Gleisanschlüssen zur Bundesbahn. Mit dem neuen Kesselhaus hat man sogar vorgehabt, es als kalorisches Kraftwerk zu benutzen und dass man mit dem Abdampf der Stromerzeugung die Büroräume und die Hallen heizt, und sogar in das Wiener Stromnetz einspeist. Wir haben auch einen tiefen Brunnen gehabt, also Grundwasser. Das wäre alles vorhanden gewesen. Den Brunnen haben's dann später zugeschüttet, das war mir völlig unverständlich.

Der teilweise kriegsbeschädigte Block 4 hätte damals mit relativ geringen Mitteln endgültig nutzbar gemacht werden können.

Für die Bereiche Lokomotivbau, Schwermaschinenbau, Montage, war dann kein Markt mehr vorhanden. Wir als Gewerkschafter, haben uns damals doch sehr bemüht, Alternativen zu finden. Aber die Steuerungstechnik im Hydraulikbereich und Maschinenbau, das wurde einfach nicht gefördert. Das heißt, das hat man bewusst sterben lassen. Man hat gerade noch auf der „Wiener Messe“ ausgestellt. Eine Presse war das und dann hat man eine oder zwei verkauft. Infolge hat dann die Montage nicht geklappt – das hat man halt bewusst sabotiert.

Doris Weißmüller: Wie groß war denn das Gelände?

Rudolf Steininger: 287.000 Quadratmeter. Wenn man schaut, was jetzt dort alles gebaut worden ist, kann man sich's vorstellen. Es war wirklich eine riesige Anlage.

Johann Wutka: Ich war einmal als Lehrling bei der Firma Haid, einer Maschinenfabrik in Stockerau auf Exkursion. Die hatten dort fixe Einstellungen für die Messgeräte und überwachten die Raumtemperatur mit Thermostaten. 20 Grad mussten da konstant sein. Da konnten wir als Lehrlinge gar nicht alle gleichzeitig hinein, weil sonst die Temperatur gestiegen wäre. Warum ich das erzähle: Weil bei uns in der Lofag hätte man sich um so etwas überhaupt nicht gekümmert. Bei uns war das zum Beispiel so: Wir haben das Werkzeug eingestellt und wenn wir genaue Arbeit gemacht haben, dann wurde der Mikrometer (Anm.: ein sehr feines Messinstrument) eingestellt und ist über die Nacht geblieben, dass er sich der Temperatur angleicht. Dann wurde noch einmal nachgemessen, aber die Temperaturunterschiede in den riesigen Hallen waren enorm. Die Einstellung ist erfolgt, in Nähe der Heizkörper, und gearbeitet ist draußen worden, wo es ganz andere Verhältnisse gehabt hat.

Friedrich Berger: Wir haben ein geeichtes Maß gehabt, bei den Achsen, und das ist eben bei der Kälte und der Hitze gelegen, und das ist dann auf die Achsen übertragen worden. Das ist ganz egal, wo man das jetzt angezeichnet hat.

Johann Wutka: Also, ich glaube, dass wir überhaupt nicht ausgerüstet waren, präzisere Maschinen zu fertigen. Und die Oberflächen hätten tadellos in Ordnung sein müssen. Womöglich gehörten auch noch geschliffene Teile dazu, und wir haben überhaupt keine Flächenschleifmaschine gehabt. Der Herr Schleifer hat zwar auf einer gearbeitet, aber die hatte nur Schrottwert. Wir haben auch nie eine neue Flächenschleifmaschine bekommen. Das heißt, unsere Ausrüstung für derartige Feinarbeiten war miserabel bis total ungenügend. Wir waren eben eine Lokomotivfabrik, wo es ganz andere Toleranzen gab. Und überhaupt hätte man mehr vorausplanen müssen. Da hätte man wissen müssen, dass man nicht warten kann bis ein Auftrag fertig ist, und dann erst geht man daran, neue Aufträ-

ge zu suchen. Natürlich hätte man laufend Aufträge suchen müssen, wie es die anderen Firmen auch machten. Und dann kommt noch das Politikum dazu: Ein kapitalistisches System, wird sozialistisch nicht funktionieren. Der eine will Arbeitsplätze in Graz erhalten; will dort eine politische Karriere machen, schickt er die Aufträge nach Graz. Nehmen wir sie denen in Wien weg, die finden dort viel leichter eine neue Arbeit. Ein Privater könnte das nie machen, der wäre sofort Pleite und in Konkurs.

So konnte man eigentlich voraussehen, dass alle Floridsdorfer Großbetriebe, die ja auf einer ähnlichen Basis aufgebaut waren, zusperrten werden. Zuerst wurden viele Posten parteipolitisch besetzt, dann wurden zu viele Leute aufgenommen. Wenn's dann keine Arbeit gab, sind's dann halt „Graszupfen“ gegangen. Dann haben's auf irgendeinen Anschlussauftrag gewartet, der nicht gekommen ist, und haben in der Zwischenzeit völlig „hirnrissige Ideen“ ausgebrütet, welche Aufträge die Firma erledigen sollte. Ich meine, wie kann eine Lokomotivfabrik Flugzeuge bauen. Auch wenn es nur kleine Leichtflugzeuge hätten werden sollen. Da braucht man nur einmal nach Schwechat fahren, wo die Flugzeuge nur gewartet werden, um zu sehen, dass das eine völlig andere Welt ist.

Margarete Löschl: Aber eines ist mir nicht klar, soll das wirklich so gewesen sein, dass wir fortwährend Nichtskönner im Vorstand gehabt haben? Und bei uns, was hat der Vorstandsdirektor bei uns gemacht? Ist um sieben Uhr früh in Simmering beim Portier gestanden und hat geschaut, wer zu spät kommt! So was muss man sie sich vorstellen. Noch dazu hat er ja die Leute nicht gekannt, also, wenn der mich gefragt hätte, wenn ich zu spät komme, wie ich heiße, und ich hätte gesagt „Meier“, hätte er zufrieden sein müssen, weil der hat mich noch nie in seinem Leben gesehen. Ist ja ganz klar, mit solchen Leuten kann man keinen „Krieg“ gewinnen.

Rudolf Schobesberger: Die Frau Löschl hat recht. Einer der Vorstandsdirektoren ist schon um $\frac{3}{4}$ 7 in der Halle gestanden. Um sieben Uhr hat es dann „geblasen“ (Anm.: Den Signalton zum Arbeitsbeginn gegeben!) , und dann sind die Arbeiter schön langsam aufgestanden, und besagter Vorstandsdirektor hat die angestänkert – hat sie angeschrien: „Wissen sie nicht wer ich bin.“ Die hatten natürlich keine Ahnung gehabt wie der heißt. Derselbe Herr ist

dann zu mir in die Kassa gekommen und hat sich die Kassa genau erklären lassen. Wann holen wir das Geld, wann zahlen wir aus, usw.

Margarete Löschl: Und obendrein diese Allüren, die er sich so nebenbei erlaubt hat. Zum Beispiel: Wenn jemand mit ihm im Verwaltungsgebäude in der Mariahilferstraße im Aufzug gestanden ist, hat er den hinausgeschmissen! Also, wo sind wir denn, er war ja nicht der „liebe Gott“. Oder er hat die Tür vom Auto mit dem Fuß zugetreten, und hat lauter so Mätzchen gehabt. Solche Leute hatte man an der Spitze des Unternehmens.

Otto Czischek: Alle, die irgendetwas produzieren, wissen, dass man vor einer neuen Produktion Marktforschung machen muss, das ist ja ganz klar. Und ich glaube, das war damals sicher auch bei den Flugzeugen. Ich würde das Flugzeug gar nicht so negativ beurteilen. Und vor allen Dingen deswegen, weil wir bereits einen Konstrukteur hatten, der ein erfahrener Mann im Flugzeugmotorbau war, Herr Haindl. Immerhin hat es während des Krieges eine Maschine gegeben, mit dem Haindlmotor. Und dieser Motor wurde dann auch gebaut und man hat diese Produktion ins Raxwerk verlegt. Ich war selbst dort und habe das gesehen. Die Anfänge, die waren also durchaus vielversprechend, das muss man schon sagen. Wir haben einen eigenen Piloten gehabt, Herrn Bahmer aus dem Paukerwerk, der diese M 222-Sportmaschine geflogen ist. Die hätte sicher Zukunft gehabt. Nach den ersten Ergebnissen und den Vorführungen, waren eine Menge Journalisten auf dem Flughafen in Wiener Neustadt. Und da sind bereits die ersten Bestellungen eingegangen. Soweit ich mich erinnern kann, waren 20 Stück von dieser Maschine bereits bestellt. Bei der nächsten Vorführung hat man dann noch gesagt, es kommen noch mehr Journalisten. Bei der Vorführung war Herr Bahmer krank und konnte somit nicht fliegen. So hat man versucht, nachdem die Presse ja schon eingeladen war, einen Ersatzpiloten von der AUA für diese Vorführung zu engagieren. Bei der Vorführung hat er dann ein waghalsiges Flugmanöver gemacht, bei dem er mit der Maschine abgestürzt ist. Er war sofort tot und die Maschine ein Wrack. Er hat während der Präsentation ein Manöver durchgeführt, das er mit dieser Maschine gar nicht hätte machen dürfen. Und das war die Ursache, dass dann

natürlich die Auflagen für die Produktion noch größer wurden. Das hätte dann wesentlich mehr gekostet, als ursprünglich kalkuliert war. So hat man sich dann entschlossen von der weiteren Produktion Abstand zu nehmen. Soviel ich weiß, hat man dann die ganzen Zeichnungen, die vorhanden waren, und die bereits in Arbeit befindlichen Flugzeugteile nach Brasilien verkauft.

Johann Kainz: Ich möchte zu dem Dampfrahmen noch etwas sagen. Die Zylinderteile für die Dampfmaschine sind am Bohrwerk ausgedreht worden und zwar auf dem Bohrwerk, auf dem mein Vater dauernd und auf dem ich während der Ferien gearbeitet habe. Diese Maschine war wirklich eine Katastrophe was die Geschwindigkeit betrifft und wir können froh sein, dass uns die Russen die „abgenommen“ haben.

Rudolf Steininger: Da kann man nur die Arbeiter belobigen, die daran gearbeitet haben. Man soll nicht alles nur negativ sehen; es waren einfach keine anderen Möglichkeiten vorhanden. Es ist halt das Beste versucht worden.

Die Lofag hat in ihrer 100-jährigen Geschichte auch ganz epochale Erfindungen gemacht im Lokbau. Wenn ich an die Gilli-Lokomotive denke, auch die Zahnradloks, die stärksten die jemals gebaut wurden, stammten aus der Lofag.

Das Management war nachher Schuld, man hat auch versäumt, in das Werk rechtzeitig zu investieren. Simmering hat fünf Millionen gekriegt, Graz hat vier Millionen, Pauker drei Millionen und die Lofag hat 500.000 für Investitionen gekriegt. So richtet man einen Betrieb zu Grunde. Das war die Ursache.

Epilog

Vor wenigen Jahren wurde eine Filmdokumentation über die Lofag gedreht. Dabei fragten die ProduzentInnen im Shopping Center Nord Passanten, ob sie wüssten „was sich hier vor dem Einkaufscenter befand?“

Selten kam die richtige Antwort: „das Betriebsgelände der Lofag – Wiens größtem Industriebetrieb.“ Es ist bezeichnend für die Schnellebigkeit unserer Zeit, dass eine das Profil Floridsdorfs über 100 Jahre prägende Institution nach wenigen Dezennien nahezu völlig aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwunden ist. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein – einer scheint jedoch hervorhebenswert: abgesehen von einem Gedenkstein für die während der NS-Herrschaft hingerichteten Arbeiter der Lofag, erinnert am ehemaligen Betriebsgelände nichts mehr an einen Industriebetrieb, der für Generationen Arbeitgeber und sogar so etwas wie ein Stück „Heimat“ war. In Zeiten moderner „Industriearchäologie“ eigentlich ungewöhnlich.



Gedenkstein für die während der NS-Herrschaft hingerichteten Arbeiter der Lofag

Dort wo einst in riesigen Montagehallen tausende Lokomotiven produziert wurden, flanieren heute die Besucher der Shopping City Nord. Sie ahnen nichts vom Schweiß und Blut, die hier einst im Arbeitsalltag der „Banamühl“ geflossen sind. Nichts von den Tragödien und Frustrationen, aber auch freudvollen und befriedigenden Erlebnissen einer Arbeitswelt, die in ihrer elementaren Härte aber auch menschlich-kollegialen Solidarität heute kaum mehr vorhanden ist. Der Lokomotivbau, 1929 in Floridsdorf konzentriert, wurde 40 Jahre später wieder zerstreut; das Symbol „WLF“ (für die Lofag) wird mit den ausgemusterten Triebfahrzeugen verschwinden und zurück bleibt nur die Erinnerung. Politik hat in der Lofag seit jeher eine große Rolle gespielt. Vor 1934 gab es hier eine starke Schutz-bundgruppe und 1938 wurde gegen den „Anschluss“ gestreikt. Neun Arbeiter wurden in den dunklen Jahren des Nationalsozialismus hingerichtet. Dies alles zu bewahren und einen Blick auf die Lofag „von unten“, vom Arbeiter und kleinen Angestellten aus zu ermöglichen, war primäres Anliegen der Geschichtswerkstatt Lofag im Rahmen der Volkshochschule Floridsdorf.

Vieles hätte noch erzählt werden können – Manches mag zu kurz gekommen sein, doch als Ergebnis liegt nun ein Bild vor, wie es damals „bei uns in der Lofag“ war.

Nicht nur die Lofag ist verschwunden, sondern auch, neben anderen: *Hammerbrot* (Schwaigergasse), *Trautzi* in Strebersdorf (Erdölbohr- und Pumphanlagen), *Austro Fiat* (Lastautos) – später Gräf & Stift, *Hofherr Schrantz* (Landmaschinen), *Elin*, *Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* – AEG (Elektrogeräte und -anlagen) sowie die Erdölraffinerie des *Shell*-Konzerns, um nur eine willkürliche und unvollständige Auswahl zu treffen. Fast schien es, als wollte man Floridsdorf „degradieren“, sind doch einige Fabriken – wie die *Erdölraffinerie Schwechat* an anderen Standorten nach wie vor tätig, oder waren es zumindest lange Zeit, wie die Erdölbohrtechnik bei *Schoeller* in Ternitz (NÖ). Um so erfreulicher ist es, dass die Firma Siemens derzeit alle Werkteile in Floridsdorf konzentriert. Möge dies einen Trend einleiten.

Liste von Prominenten, die in der Lofag beschäftigt waren

- Jonas Franz – (Bundespräsident) – Lohnbüro – Kriegszeit
 Jonas (Towarek) Grete – Lohnbüro – Kriegszeit
 Kriechbaum Steffen (Schwimmeister) – Maschinenschlosser –
 ca. 1961–1968
 Csandl Franz (Boxer) – Former – 1962–1968
 Jerusalem – (Fußballer-Nationalteam) – Kriegszeit
 Dienst Robert – (Fußballer) Dreherlehrling – 1942–1944
 Czischek Hermann – (Fußballer – Nationalteamspieler) –
 1940–1943 (Lehrling), 1946–1949 Maschinenschlosser, später
 Trainer in der Schweiz
 Dostal Johann – (Fußballer) – Vorarbeiter Blechschlosser –
 1958–1969
 Stocklausner H. K. – Konstrukteur, später Betriebsleiter in der
 Lofag, ab 1946, Autor zahlreicher Fachbücher über das Eisen-
 bahnwesen
 Giesl-Gieslingen Adolph Dr. – Konstrukteur, Erfinder des „Giesl-
 Rauchfanges“
 Strobl Toni (Entertainer) – Gebäudeverwalter – ca. 1954/55
 Bachmann Gustav (Fußballer) – kaufm. Angestellter

Wiener Lokomotiv-Fabrik-Aktien-Gesellschaft



TELEPHON 98-2-30.
TELEPHON 98-7-67.
(NUR FÜR MATERIALVERWALTUNG)

POSTSPARKASSENKTO 21132
TELEGRAMM-ADRESSE LOKABWIEN
RUDOLF MORSE CODE

15

Wien, XVI. Floridsdorf, 30. Juni 1932.
Bahnhofstrasse 100, U. B. B.



LEHRZEUGNIS

Wir bestätigen, dass **Tremmel Ernst**, geboren am 6. März 1910 in Wien, zunächst nach Wien, in unserer Fabrik von 1. Juli 1929 bis 30. Juni 1932 als **Schlosser-Lehrling** beschäftigt war.

Derselbe hat während dieser Zeit alle zur Ausübung seiner Profession als **Schlosser** erforderlichen Kenntnisse erworben und hat sich Genannter stets zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten verhalten.

22 JULI 1932

DIRECTION

WIENER LOCOMOTIV-FABRIK-AKTIE-GESELLSCHAFT

Ernst Lenhartig
St.-V. Ullrich
Lehrer



Für den Bezirksamtsleiter

W. Wagner
Lehrer

Lehrzeugnis für Ernst Tremmel (30.6.1932)

WIENER LOKOMOTIV-FABRIKS-AKTIEN-GESELLSCHAFT

Arbeits-Bestätigung

Daß *Steininger Rudolf* gebürtig von *Wien (25/1 1920)*
 zuständig nach *Wien*, seit *19. Okt. 1938* 19__
 in unserem Betriebe als *Elektro-Schweißerg* arbeitet, wird hiermit bestätigt

Deponierte Dokumente: */* Ausweiskarte, */* Zeugnis

Wien-Floridsdorf, den *19. Okt. 1938* 19__

Jay Rechnungsbüro
 der
 Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktien-Gesellschaft

**Bei dem Austritte werden die Dokumente nur gegen diese Arbeitsbestätigung
 mittels Anweisung des Werkführers ausgefolgt.**

Verlag der Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktien-Gesellschaft, Wien-Floridsdorf — Druck von Emil M. Eipel, Wien I, in der Bism.

Arbeitsbestätigung für Rudolf Steiniger (19.10.1938)



Fabriksausweis (ca. 1940)



WIENER LOKOMOTIVFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT

Wien XXI/141
Bräunerstraße 87
Postfach 52

Fernsprecher:
Nr. Adi-530 Serie
Fernschreiber:
064 Wien 844

Drahtanschrift:
Lokab. Wien
Radolf
Messe - Code

Postcheck:
Wien 2132
Reichsbank
Wien 108344

Creditanstalt-Bankverein
Wien I, Schottengasse 6-8

Frl.
Elfriede Bruch,
Wien XII., Stammersdorf
Adolf Hitler Platz 1

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

R/Stel/52

Unser Heutige

704

WIEN

15. Oktober 1943

Betreff

Anstellung.

Wir nehmen Sie ab 6. Oktober 1943 als Büro-
Angestellte in unsere Dienste.

Ihr Monatsgehalt beträgt ... RM 90,-- (Reichs-
mark neunzig) bei 12 Gehältern pro Jahr.

Von diesem Bezuge haben Sie alle gesetzlichen
Abzüge, wie Steuern, Angestellten-, Kranken- und Arbeitslosenver-
sicherung zu entrichten. Einen Anspruch auf sonstige Bezüge irgend-
welcher Art haben Sie nicht.

Im Sinne der Tarifordnung für kaufmännische und
technische Angestellte vom 27.9.1939, haben wir Sie in die Ge-
haltsgruppe I eingereiht.

Ihre wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden.
Der erste Monat gilt als Probezeit, während wel-
cher das Dienstverhältnis beiderseits mit jedem Tage gelöst wer-
den kann.

Es wird vereinbart, dass die im Angestelltengesetz
vorgeschriebene Kündigungsfrist am Letzteneines jeden Kalender-
monates endigen kann.

Durch die vorbehaltlose Entgegennahme dieses
Schreibens erklären Sie sich mit vorstehenden Bedingungen einver-
standen.

Heil Hitler!

WIENER LOKOMOTIVFABRIK
AKTIENGESELLSCHAFT

KAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT FÜR WIEN

LEHRBERUF:

MASCHINENSCHLOSSER

Eingetragen in das Lehrlingsprotokoll der Kammer der gewerblichen
Wirtschaft für Wien

unter Nr.

J/1203

Wien, am

25. Sep. 1958

Lehrvertrag¹⁾

für die Ausbildung zum [Lehrberuf]: MASCHINENSCHLOSSER

zwischen

dem Lehrherrn, Firma WIENER LOKOMOTIVFABRIK A.G.
in Wien, 21., Brünnerstrasse 57
Fachverband [-gruppe]²⁾ der Maschinen- Stahl- u. Eisenbauindustrie Österreichs
und dem

kaufmännischen Lehrling

Facharbeiterlehrling TREMMEL Ernst

Gaststättenlehrling

geboren am 2. 3. 1942 in Wienzuständig nach Österreich wohnhaft in Wien, 21., Brünnerstrasse 57/9/69

vertreten durch

seinen Vater, bzw. ges. Vertreter (Vormund), ~~auswärtig~~ der Frau TREMMEL Mariein Wien, 21., Brünnerstrasse 57/9/69

wird folgender Vertrag abgeschlossen:

§ 1 LEHRZEIT

Die Probezeit (Höchstdauer 3 Monate) dauert bis 2. 12. 1956. Innerhalb dieser Zeit kann das Lehrverhältnis von beiden Vertragspartnern ohne Kündigungsgrund gelöst werden.Die Lehrzeit dauert (einschließlich Probezeit) 3 1/2 (dreieinhalb) aufeinanderfolgende Jahre; sie beginnt
am 3. September 19 56 und endet am 2. März 19 60

Hiebei ist die vom Lehrling bei der Firma

in _____ verbrachte Lehrzeit im Beruf als

von _____ bis _____

in Anrechnung gebracht.

(Diesbezügliche Lehrverträge mit den Lehrzeitbestätigungen sind dem Vertrag anzuschließen.)

Der erfolgreiche Besuch _____

(Bezeichnung der Schule)

in _____

von _____ bis _____

ist in Anrechnung gebracht worden³⁾).

¹⁾ Die Lehrverträge sind unbedingt einzeln auszufüllen, nicht durchschreiben. (Verträge, die nicht in allen Teilen genau ausgefüllt sind, werden zurückgewiesen.)

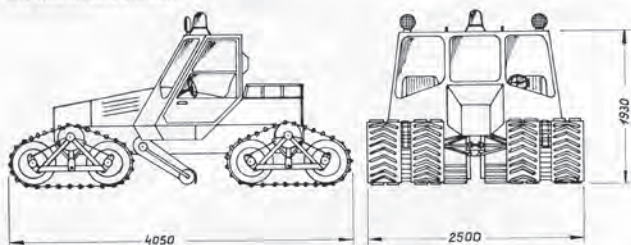
²⁾ Die Fachgruppen (Gremien), in denen die Ausbildung erfolgt, sind genau zu bezeichnen, z. B. Kaufmann im Kleinhandel mit Lebensmitteln, Herrenschneider etc.

³⁾ Die Anrechnung eines nachgewiesenen Schulbesuches bedarf der Genehmigung der Kammer.

Lehrvertrag für Ernst Tremmel (25.9.1958)

SGP PISTENGRADER

Der SGP-Pistengrader kann im extrem kuperten Gelände eingesetzt werden. Mit seinen voneinander unabhängigen Fahrwerken vermag er selbst auf Buckelhängen eine geschlossene Spur zu präparieren. Eine zwischen den Fahrwerken montierte, verstellbare, rotierende Fräse* begradigt die Unebenheiten der Piste. Dieses Qualitätsfahrzeug zeichnet sich durch hohe Arbeitsleistung, enorme Steigfähigkeit und Geländegängigkeit aus.



Allgemeiner Aufbau: Die Rahmenkonstruktion besteht aus nahtlos gezogenem Stahlrohr und Aluminiumteilen. Eine geschlossene Kabine mit zwei Sitzplätzen bietet hervorragenden Fahrkomfort

Motor, Getriebe: Porsche 1700 Zentralmotor 65 PS (SAE) Porsche-Getriebe mit 4 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang

Kupplung: verstärkte Kupplung, hydraulisch betätigt

Fahrwerk: Aufhängung mit Schwingachsen, Öldämpfern und Torsionsstäben

Raupenbänder: Gummiraupen mit Federbändern versteift, allseitig beweglich, selbstreinigende Bewehrung, leicht montierbar

Lenkung: Servolenkung der Raupenfahrwerke und Lenkbremse

Abmessungen: L - ca. 4,0 m, B - ca. 2,5 m, H - ca. 1,9 m

Gewichte: Betriebsleergewicht 1420 kg

Fahrleistungen: Steigfähigkeit je nach Bodenbeschaffenheit bis 85%
Fahrgeschwindigkeit 20 km/h

Arbeitsgeräte: Im dynamischen Mittel des Fahrzeuges angebrachte Buckelfräse mit Schneeschleuder, Niveauregelung automatisch, hydraulisch absenkbar. Arbeitsbreite 2,1 m. Weiters Räumflug - Walzen

Sonstige Ausrüstung: Drehzahlmesser, Drehzahl-Begrenzungsregler, Ölthermometer, Öldruckanzeiger, Ladekontrolle

* Es lohnt sich, mehr über diese Fräse zu erfahren. Rufen Sie uns an oder schreiben Sie an SGP Abtg. Z/V1/0



SIMMERING - GRAZ - PAUKER

AKTIENGESELLSCHAFT FÜR MASCHINEN-, KESSEL- UND WAGGONBAU
A-1071 WIEN, MARIAHILFERSTRASSE 32 TELEFON 0222/93 35 35

AZ-Artikel von Barbara Coudenhove-Kalergi

Mittwoch, 28. Februar 1968 AZ – Politik / 3

Die Lofag will nicht sterben

Leitet Kündigungswelle die Stilllegung der Lokomotivfabrik ein?

VON BARBARA COUDENHOVE-KALERGI

Die Floridsdorfer Lokomotivfabrik ist Wiens größte Industrieanlage. Mit ihren 200.000 Quadratmetern verbautem Gelände, mit den gewaltigen Hallen und dem Riesenschornstein sieht sie aus wie die Kulisse für einen Industriefilm.

Nur die Akteure sind rar, denn wie viele andere Floridsdorfer Betriebe, wird auch die Lofag in diesen Wochen von einer Kündigungswelle heimgesucht. „Wenn das so weitergeht“, sagt Betriebsratsobmann Walter Stassny, „dann können wir hier im Bezirk bald eine Tafel aufstellen mit der Aufschrift: Österreichs größter Industriefriedhof.“

„GESUNDSCHRUMPFEN“ ODER ZUSPERREN?

Letzten Freitag haben wieder ein paar Dutzend Arbeiter den blauen Brief bekommen. Im Zuge der „Gesundshrimpungspolitik“ in der verstaatlichten Industrie soll die Lofag, die für ein paar tausend Arbeitskräfte ausgelegt ist, vom 1. April an nur 450 Arbeiter beschäftigen. Man munkelt von Plänen, das Werk, das zum Simmering-Graz-Pauker-Konzern gehört, völlig stillzulegen.

Vorderhand wartet man zwar noch auf einen Betriebsprüfungsbericht, aber schon jetzt ist die Absicht der Geschäftsführung durchgesichert, den Bau der Diesellokomotiven im Schwesterwerk Simmering und den Elektrolokbau im Grazer Werk zu konzentrieren. Beide Fabriken sind kleiner als das Floridsdorfer Werk. Für dieses wäre die Verwirklichung des Plans wohl der Todesstoß.

ZENTRUM DER ARBEITERBEWEGUNG

Die Lofag Arbeiter sind entschlossen, die Abwürgung ihres Betriebes nicht kampflos hinzunehmen. Ihnen geht es dabei nicht nur um ihren Arbeitsplatz. Sie hängen an ihrer „Bude“, und sie sind stolz auf sie, denn diese Fabrik die in drei Jahren ihr hundertjähriges Jubiläum feiern könnte, ist nicht nur ein Ort, in dem Loko-

motiven gebaut werden, sondern auch ein lebendiges Zentrum der österreichischen Arbeiterbewegung.

Dieser letzte Punkt, davon sind die Betriebsräte überzeugt, fällt bei den Zusperrplänen nicht leicht ins Gewicht.

FÜR DIE ROTE FAHNE GESTREIKT

Politik hat in dem Werk an der Brünner Straße seit jeher eine Rolle gespielt. Vor 1934 gab es hier eine starke Schutzbundgruppe. 1938 wurde gegen den Anschluß gestreikt. Neun Arbeiter wurden in der Nazizeit wegen Widerstandstätigkeit hingerichtet.

Nachdem Krieg stand das Werk, das zunächst von der Usia verwaltet wurde, wiederum im Mittelpunkt der Auseinandersetzung. Den letzten Eklat mit politischen Zwischentönen gab es am 1. Mai 1967, als die Lofag-Arbeiter, wie gewohnt, über dem Werk die rote Fahne hissten und anderntags ein paar Stunden in den Streik traten, weil die seit den Wahlen des Jahres 1966 gegen rot viel empfindlicher gewordene Direktion sie herunterholen lies.

ZU WENIG INVESTIERT

Die Lofag-Betriebsräte leugnen ebensowenig wie die Fachleute, dass das Werk tatsächlich unrentabel ist, obwohl branchengleiche Betriebe in den Bundesländern nach wie vor gedeihen. Aber sie können auch schwarz auf weiß beweisen, dass an dieser Unrentabilität die Investitionspolitik des SGP-Konzerns die Hauptschuld trägt. Seit Jahren wird ungenügend investiert.

Allein im Jahre 1967 beispielsweise wurden von den 28,5 Millionen Schilling, die der Konzern investierte, nur 900.000 Schilling in der Lofag ausgegeben. Forschung und Entwicklung wurden vernachlässigt. Der Erfolg: Die Belegschaft ist in den letzten zehn Jahren auf ein Drittel zusammengeschrumpft.

UNRUHE IM BETRIEB

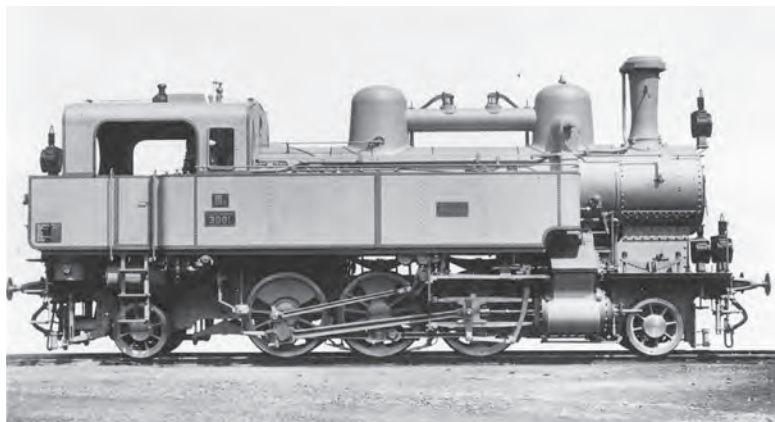
Seit die letzte Kündigungswelle bekannt wurde, gibt es Unruhe im Betrieb. In der Kantine und im betriebseigenen Arbeiterheim reißen die Diskussionen nicht ab. Sie kreisen immer wieder um das Thema: Sollen wir zuschauen wie die Bude ruiniert wird? Das Stimmungsbarometer steht auf Nein.

Den Arbeitern in der Brünnerstraße ist klar, dass nur ein umfassendes neues Investitions- und Produktionskonzept die Fabrik retten kann. Dieser Meinung ist auch die Gewerkschaft. „Wir werden das mit allem Nachdruck von der ÖIG verlangen“, sagt Metallarbeiterobmann Sekanina.

Einige markante in der Lofag produzierte Lokomotivtypen



D-Nassdampf-2 Zylinder- Güterzuglokomotive Reihe VIIb WHITWORTH der österr. Nordwestbahn; gebaut 1874



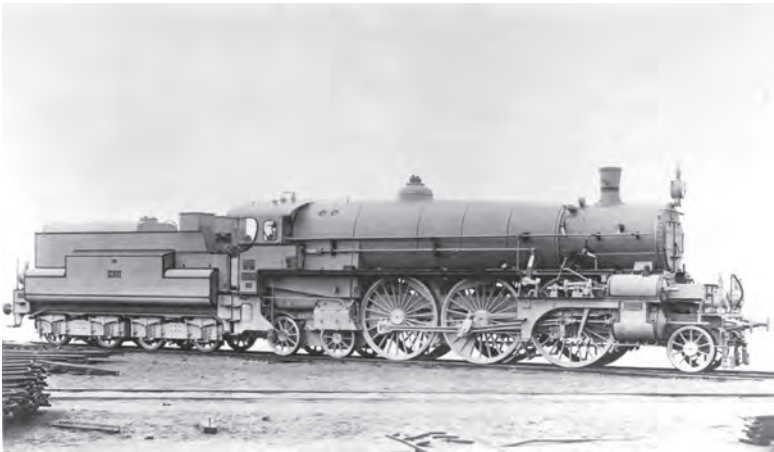
1C1-Nassdampf-Verbund- Tenderlokomotive Reihe 30, als Wiener Stadtbahnlokomotive bekannt; gebaut 1895 – 1901



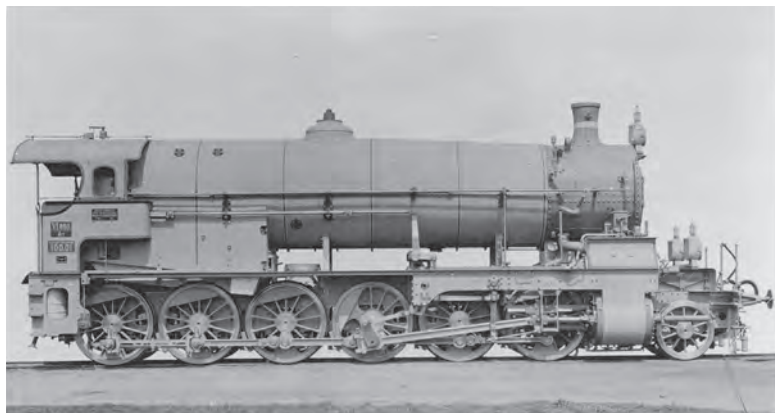
1D- Nassdampf- Verbund- Güterzuglokomotive Reihe 170, diese wurde in Österreich in über 800 Stück hergestellt, auch als Kriegslokomotive bezeichnet, da sie im Ersten Weltkrieg besondere Verwendung fand; gebaut 1897–1919.



Fertigstellung der 2000 im Jahre 1911. Lok der Reihe 429. In der Mitte Direktor Hermann Gussenbauer, links der spätere Direktor Arno Demmer und dessen Mitarbeiter.



1C2- Heissdampf- Vierzylinder- Verbund- Schnellzuglokomotive Reihe 310; gebaut 1911–1916



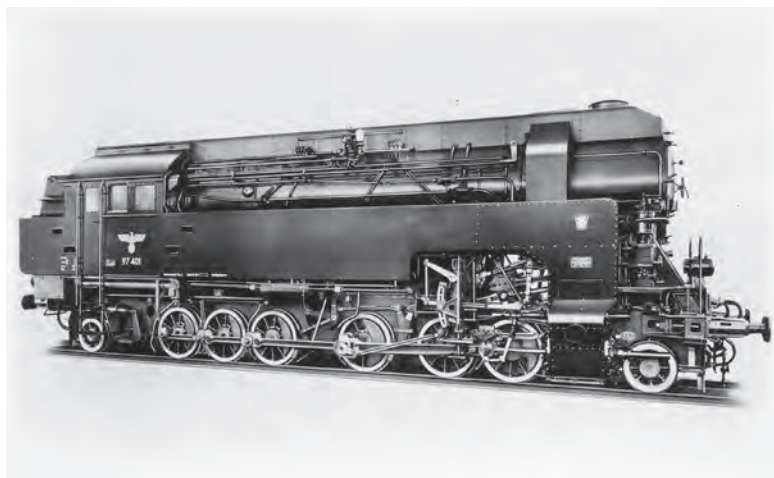
1F-Heissdampf-Vierzylinder-Verbund-Güterzuglokomotive Reihe 100, war auf den bis zu 28%-Rampen der Tauernbahn eingesetzt; gebaut 1911.



1E-Heissdampf-Zwillings-Güterzuglokomotive Reihe 81 mit verlängerter Rauchkammer zur Aufnahme eines Abgas-Speisewasservorwärmers; gebaut 1922.



*1D2-Heissdampf-Zwillings-Schnellzuglokomotive Reihe 214;
gebaut 1928–1936.*



*1F1-Heissdampf-Zahnradlokomotive, System Abt, DRB-Reihe 97.4, gebaut
1941 für die Zahnradstrecke Eisenerz – Vordernberg, als stärkste Zahnrad-
lokomotive der Welt bekannt.*



*1E-Heissdampf-Zwillings-Güterzuglokomotive Reihe 42;
gebaut 1943–1945.*



1E- Heissdampf-Zwillings-Güterzuglokomotive Reihe 52, als die Kriegslokomotive des Zweiten Weltkriegs bezeichnet; gebaut 1943–1944.



Elektro-Gepäcktriebwagen Reihe 4061; gebaut 1956–1958.



BB dieselhydraulische Lokomotive 2020.01; gebaut 1960.



*Elektrolokomotive 1042.540, die letzte in der Lofag gebaute Lokomotive;
1969.*

**Das Bildmaterial für dieses Buch wurde folgenden
Beständen entnommen:**

Sammlung Lothar Rihosek

Sammlung Ernst Sladek

Sammlung Johann Steininger

Archiv des Bezirksmuseums Floridsdorf

HerausgeberIn

Mag.^a Ingrid Trummer, geb. 1945, Studium der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften – Soziologie – an der Universität Linz, ab 1978 an der Volkshochschule Floridsdorf, Wien, Pädagogische Assistentin, von 1998 – 2005 Direktorin. Supervisorin.

Dr. Alexander Stollhof, geb. 1968, Studium der Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Wien, Tätigkeit im wissenschaftlichen und journalistischen Bereich im Rahmen der Österreichischen Akademie der Wissenschaften und des ORF Wien, seit 2002 in der Erwachsenenbildung tätig, staatlich geprüfter Fremdenführer.



*Personalisierte Briefmarke
(Entwurf Ernst Sladek)
Preis € 2,50.*

*Broschüre „Die Lokomotiven der Bosnisch-
Herzegowinischen Landesbahnen“
Preis € 19,50.*

*Erhältlich über
www.Bahn-Austria.at
und bei Briefmarken Gilg,
1150 Wien, Mariahilfer Str. 143*

Die Floridsdorfer Lokomotivfabrik war einst Wiens größter Industriebetrieb. Während ihres über 100-jährigen Bestehens produzierte sie rund 6000 Lokomotiven und war wesentlicher Bestandteil der Rüstungsindustrie während des Zweiten Weltkriegs.

Aufgrund ihrer gut organisierten Arbeiterschaft und wirtschaftlichen Bedeutung war sie in den politisch so turbulenten Jahren der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts oft im Brennpunkt des Geschehens.

Die vorliegende Publikation ist das Ergebnis einer rund ein Jahrzehnt dauernden Geschichtswerkstatt, in der zahlreiche ehemalige Mitarbeiter und Funktionäre der Lofag ihre Erinnerungen verarbeiteten. Es entstand dabei ein sehr persönliches Bild eines industriellen Großbetriebs, das nicht nur Eisenbahnfreunden und Technikinteressierten Einblicke in eine Arbeitswelt „von gestern“ erlaubt, sondern darüber hinaus ein Stück Wiener Industriegeschichte dokumentiert.