

Der Werfthafen von Korneuburg – Geschichte, Architektur, Mitarbeiter

Zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Erste Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft (I.D.D.S.G.) auf der Suche nach einer Entlastung für ihre Hauptwerft in Óbuda/Altofen (Ungarn), wofür sie im Jahr 1849 mit einem Ansuchen an die Stadt Korneuburg um die Verpachtung ihrer „Hafenflächen“ herantrat. Der Seitenarm am linken Donauufer nördlich von Wien, der sich im Stadtgebiet befand, eignete sich sehr gut für den Winterstand von Schiffen.¹ Damals war die Donau noch ein „wilder Fluss“, der in den Wintermonaten durch den „Eisstau“ nicht befahrbar war. Im Jahr 1852 erwarb die DDSG dann ein 12.000m² großes Grundstück von der Gemeinde Korneuburg, um am Gelände des Altarms eine Reparatur- und Schleppbauwerft als Filialbetrieb der Werft Obuda/Altofen zu errichten. Im selben Jahr wurde der Eisenschiffbau eingerichtet und die Arbeiterzahl wuchs von 60 Personen im Jahr 1852 auf 270 Personen im Jahr 1853 um fast das Siebenfache an.²

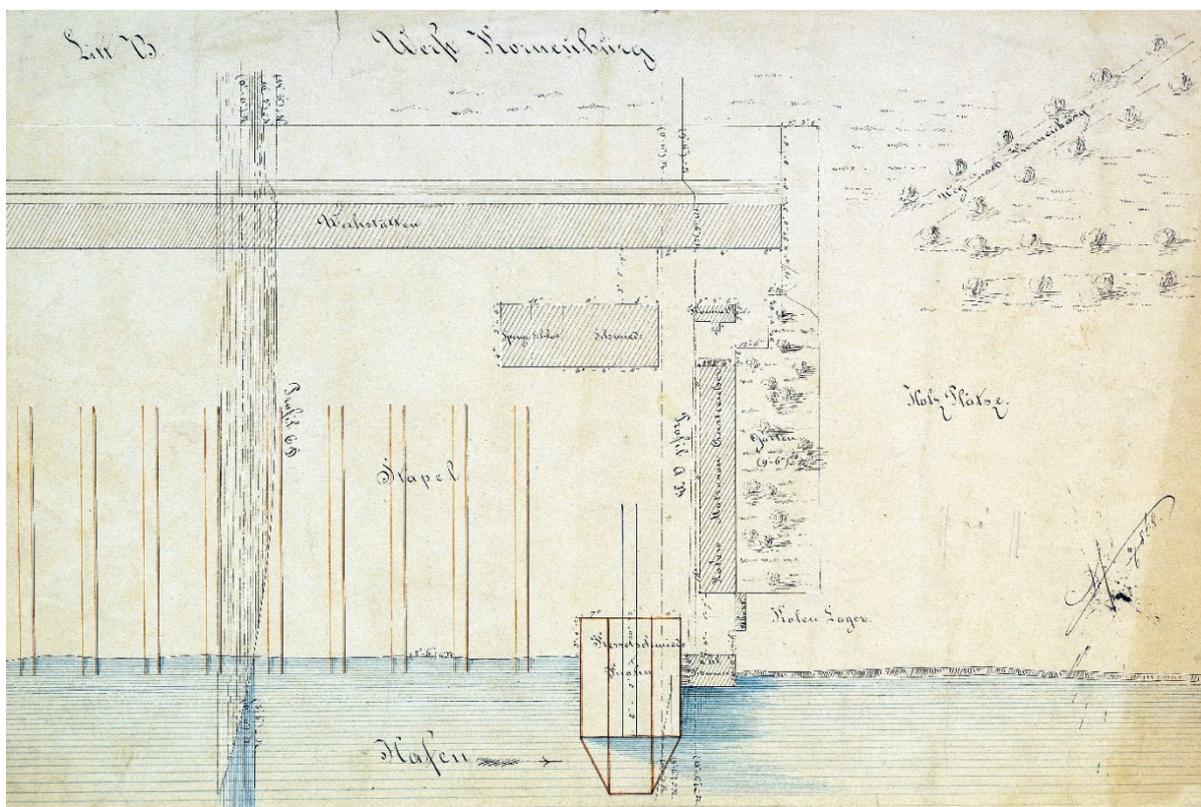


Abb.1: Grundriss Schiffswerft Korneuburg, gezeichnet um 1868 (ältester im Stadtmuseum Korneuburg erhaltener Plan des Werftgeländes).

Auch das Werftgelände wuchs bis zum Jahr 1893 auf 28.200m² Fläche heran- es entstanden Werkstätten, ein hölzerner Kesselkran mit 18 Tonnen Tragkraft und Lagerflächen. Der dazugehörige Winterhafen wurde auf eine Größe von 25.000m² geschätzt. Dampfschiffe wurden in einer nur sehr geringen Anzahl in Korneuburg gefertigt,

¹ Oskar Absolon: Die Arbeiter an der Donau. Linz 1990, S. 13.

² Otto Pacher: 1852 – Gründung der Schiffswerft Korneuburg – 2022. 170 Jahre Schiffswerft Korneuburg. Korneuburg 2022. S. 2f.

das Hauptgeschäft war die Reparatur und der Umbau von bestehenden Fahrzeugen, sowie der Bau von Transportschiffen.



Abb.2: J.Blank, Werfte der k.k.pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Blick auf den Kesselkran), 1885.

Oskar Absolon beschreibt in seinen Aufzeichnungen „Die Arbeiter an der Donau“, dass das Werftgelände im Jahr 1894 folgende Bauten umfasste: „4 Holzgebäude mit 8 Kanzleien, 1 Wach- und 1 Portierzimmer, 2 Magazine, 1 Zeichensalon und 1 Inspektorzimmer, 4 gemauerte Gebäude und 9 hölzerne Werkstätten; 1 Schutzdach für die Richtplatte, 1 Holzschoppen für Sägespäne, 1 Flammofen, 1 Gießerei, 1 Eisenlagerhütte, 2 Flugdächer für diverse Eisen, 1 Feuerlösch-Requisitenhütte, 2 Retiraden (Toiletten), 2 Stammkräne, 2 Drehkräne, 1 Pechhütte, 4 Brunnen, 1 Holzschuppen für Inventar, 4 Holzschoppen für diverse Schnitthölzer, 1 Holzkohlenhütte und 2 Hütten für feuerfeste Ziegel und Lampen“.³

Die ab 1856 tätige „Donaukommission“⁴ konnte 1896 die Regulierungsarbeiten am Flussbett abschließen, wodurch nun größere Schiffe und Schiffszüge die Donau befahren konnten und der Bedarf nach weiteren Schiffen stieg, die teilweise auch von der Werft in

³ Absolon 1990, S.18.

⁴ Erklärung Donaukommission

Korneuburg gebaut wurden.⁵ In den Jahren 1910 bis 1914 wurde das Gelände der Werft auf 95.000m² erweitert und gegen Hochwasser gesichert. Es kamen weitere Werkstätten und Verwaltungsgebäude sowie eine eigene Elektrizitätszentrale hinzu. Es erfolgte die Errichtung einer neuen Schiffbauhalle, von der heute noch zwei Teile erhalten sind und unter Denkmalschutz stehen.

Der Personalstand änderte sich in diesen Jahren nicht wesentlich. So arbeiteten im Jahr 1912 lediglich 300 Personen für die Werft.⁶ Der Wohnraum in Korneuburg war trotzdem knapp und so erweiterte die DDSG im selben Jahr das Gelände um weitere 7.200m², die sie von der Stadt Korneuburg für den Bau von Arbeiterwohnungen ankauft. Die Arbeitersiedlung „Kolonie“ wurde nach Plänen von Othmar Leixner bis ins Jahr 1916



umgesetzt und bestand aus vier Bauten mit 48 Wohnungen und einem Wohnhaus für den Werftleiter.⁷

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges änderte die Situation der Arbeiter und des Werftbetriebs entscheidend, trotzdem wurde das Gelände ausgebaut. Es kam zur Errichtung eines dritten Hellings mit zwei Stapelflächen, eines Krans über die ersten beiden Stapelflächen und eines Drehkranes über den dritten Stapel. 1917 wurde die Werft mit einer Eisenbahn-Gleisverbindung an den bestehenden Bahnhof in Korneuburg angeschlossen.⁸

Abb.3: Koloniehause Nr.2, Arbeiterwohnsiedlung Schiffswerft Korneuburg, 1925

⁵ Pacher 2002, S.4.

⁶ Absolon 1990, S.21.

⁷ Pacher 2022, S.6f.

⁸ Absolon 1990, S.24.

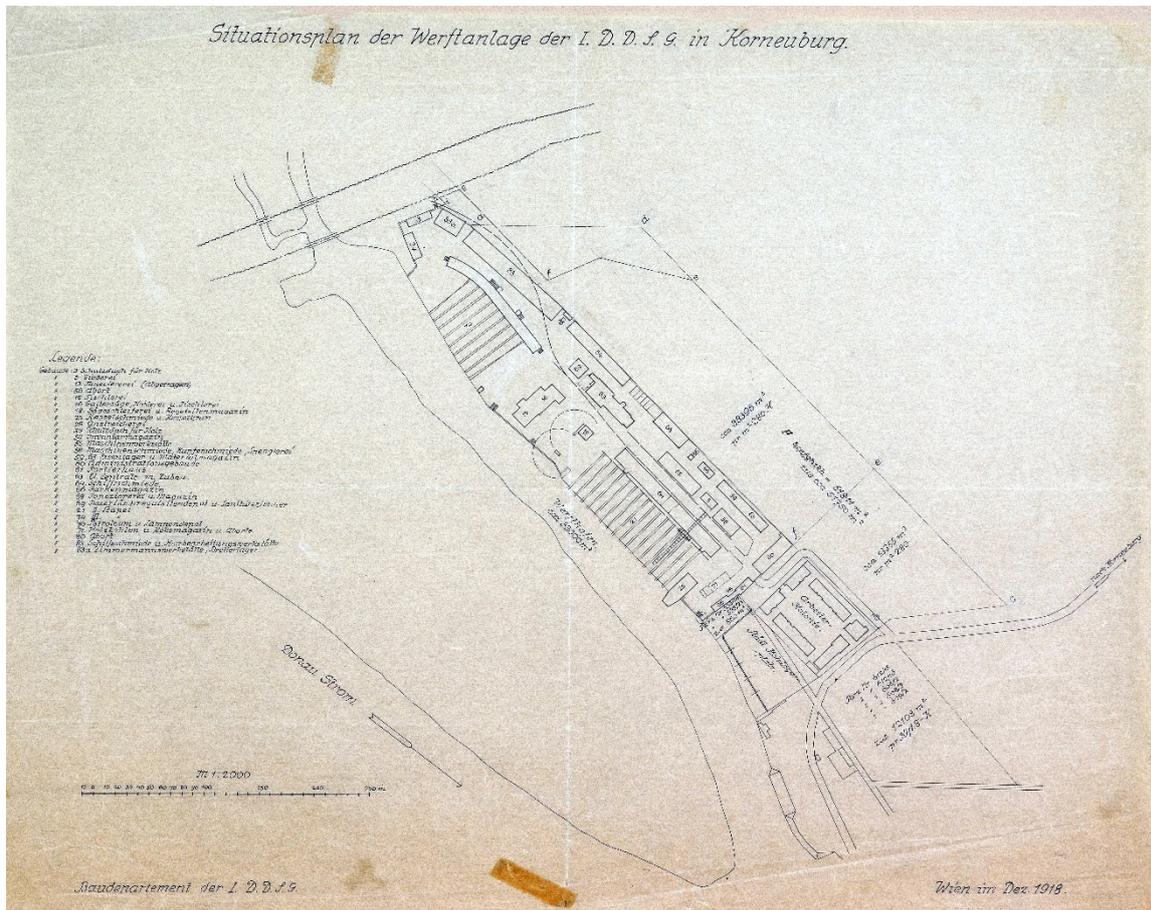


Abb.4: Situationsplan der Werftanlage der I.D.D.S.G. in Korneuburg (Arbeiterkolonie rechts unten), Dezember 1918.

Während des Krieges und auch danach war der Personalstand der Werft Korneuburg gering – viele Mitarbeiter waren zum Militärdienst eingezogen worden. Der Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie nach dem Ende des Ersten Weltkrieges sowie der Vertrag von Saint Germain im Jahr 1919 bewirkten, dass die D.D.S.G. fast die Hälfte ihrer Schiffe an Frankreich, Rumänien, Jugoslawien und die Tschechoslowakei abgeben musste.⁹ Die Werft in Korneuburg arbeitete serienmäßig an der Herstellung von Güter- und Tankkähnen bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise Anfang der 1920er-Jahre, wodurch der Werftbetrieb eingeschränkt und die Mitarbeiterzahl von 420 auf 170 Personen reduziert wurde. Die Gießerei und die eigene Elektrizitätszentrale wurden aufgelöst und der wenige Jahre zuvor errichtete dritte Helling wieder stillgelegt.¹⁰

⁹ Pacher 2022, S.9.

¹⁰ Absolon 1990, S.42.

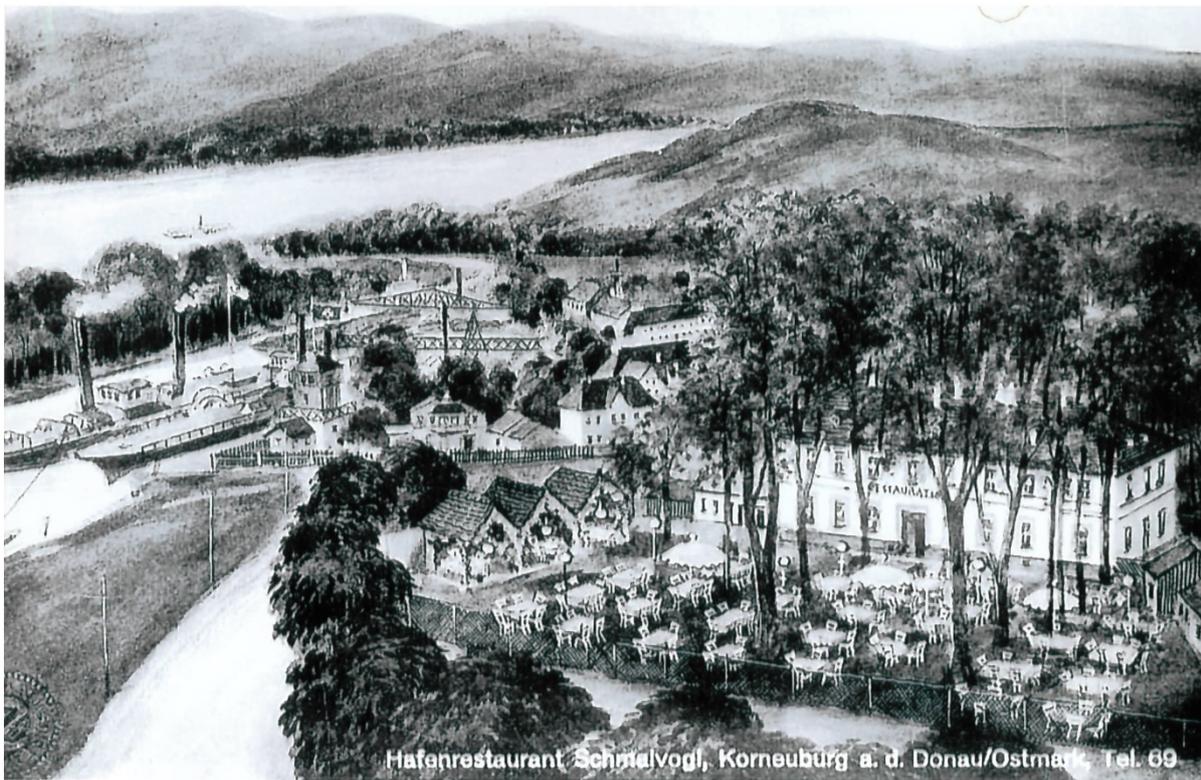


Abb.5: Ansichtskarte: Hafenrestaurant Schmalvogel, Korneuburg a.d. Donau-Ostmark (Blick von Süden gegen das Gelände der Schiffswerft Korneuburg, hinten die „Arbeiterkolonie“ und Kräne zu sehen. Im Hafen liegen die Dampfschiffe der D.D.S.G.), ca. 1920.

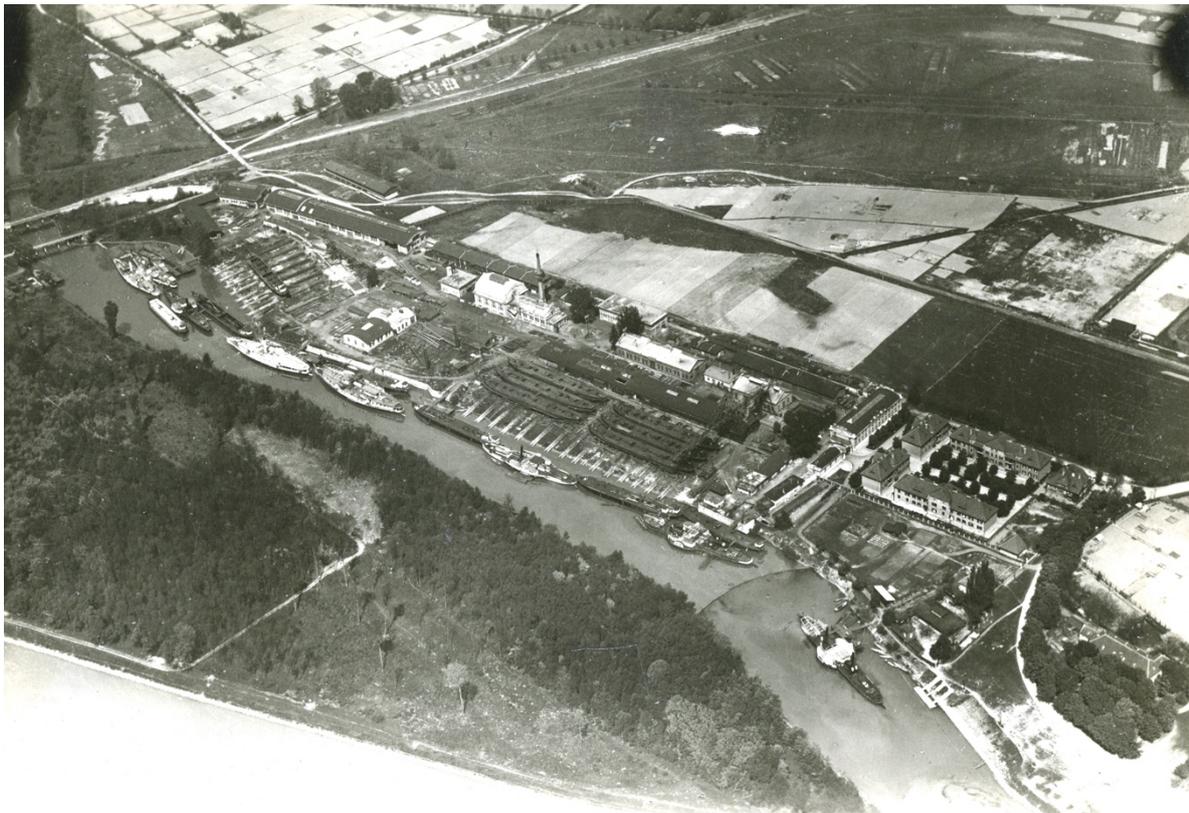


Abb.6: Luftaufnahme Gelände der Schiffswerft Korneuburg, ca. 1925

Die D.D.S.G. erhielt staatliche Subventionen mit der Auflage, Schiffsneubauten nur mehr in Österreich und nicht mehr in Budapest in Auftrag zu geben. Dadurch erfolgte die Aufwertung der Schiffswerft Korneuburg von einer Reparatur- und Schleppbauwerft zu einer Neubauwerft für Motorschiffe der D.D.S.G. Durch die Wirtschaftskrise konnte die D.D.S.G. aber erst ab 1937 wieder Motorschiffe in Auftrag geben. Zwei Jahre zuvor, im Jahr 1935, stand die Werft kurz vor dem Konkurs, welcher durch einen Sanierungsplan mit einem italienischen Konsortium abgewendet werden konnte.¹¹ Trotz der schlechten Lage wurde in einen modernen Schiffaufzug investiert. 370 Mitarbeiter arbeiteten zu diesem Zeitpunkt für die Schiffswerft Korneuburg. Anfang 1939 belief sich diese Zahl auf 430, jedoch wurde Mitarbeiter jüdischer Abstammung, sowie regimiekritischen Mitarbeitern der Zutritt zum Areal nach Machtübernahme der Nationalsozialisten und dem Anschluss Österreichs an Deutschland im Jahr 1938 verwehrt. Die Werft Korneuburg wurde in die Reichswerke AG für Binnenschifffahrt „Hermann Göring“ eingegliedert und die italienische Beteiligung abgelöst. Die Werft wurde zu einem „kriegswichtigen Betrieb“ und die Anlagen und Ausrüstungen erweitert. Das Werftgelände wuchs auf 197.000m² heran und der Hafen wurde nicht nur verlängert, sondern auch verbreitert und vertieft. Gegenüber von der bestehenden Werftanlage wurde auf der sogenannten „Werftinsel“ eine neue Schiffbauhalle mit einer Länge von 100m und Breite von 34m errichtet. Gleich vier Hellinge mit je drei Stapelflächen und den dazu gehörigen Werkstätten, Wasser- und Kompressoranlagen wurden auf die Insel gebaut.¹²

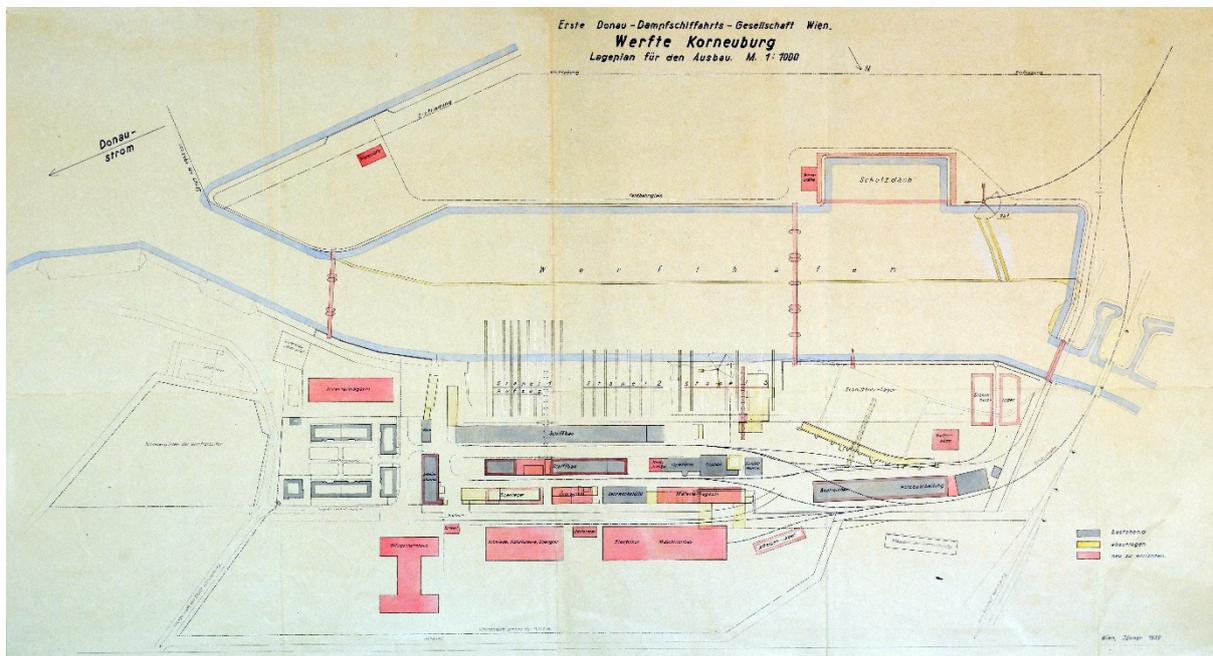


Abb.7: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wien, Werfte Korneuburg, Lageplan für den Ausbau, 1939.

¹¹ Pacher 2022, S.9f.

¹² Absolon 1990, S.58-60.

Bis zum Ende 1938 zählte die Werft 578 Mitarbeiter. Im Jahr 1941/42 wurde die „Lehrwerkstätte“ für die Grundausbildung in der Metall- und Holzbearbeitung eingerichtet. Schon vor 1942 wurden Lehrlinge in der Werft ausgebildet, diese jedoch ab dem ersten Tag einem Gesellen oder einer sogenannten „Arbeiterpartie“ zugeteilt. Die Bauleistung der Werft stieg in diesen Jahren stark an. Es wurden ca. 1.300 Mitarbeiter, aber auch ausländische Zivilarbeiter und Kriegsgefangene beschäftigt. In den Jahren 1941/42 wurden zusätzlich 400 holländische Schiffsbauer für die Arbeit in der Schiffswerft Korneuburg verpflichtet. Es entstand ein Barackenlager für 900 Personen, das rechts neben dem Werfteingang aufgebaut wurde (Abbildung 7). Die Unterkünfte der Kriegsgefangenen waren mit Stacheldraht eingezäunt.¹³

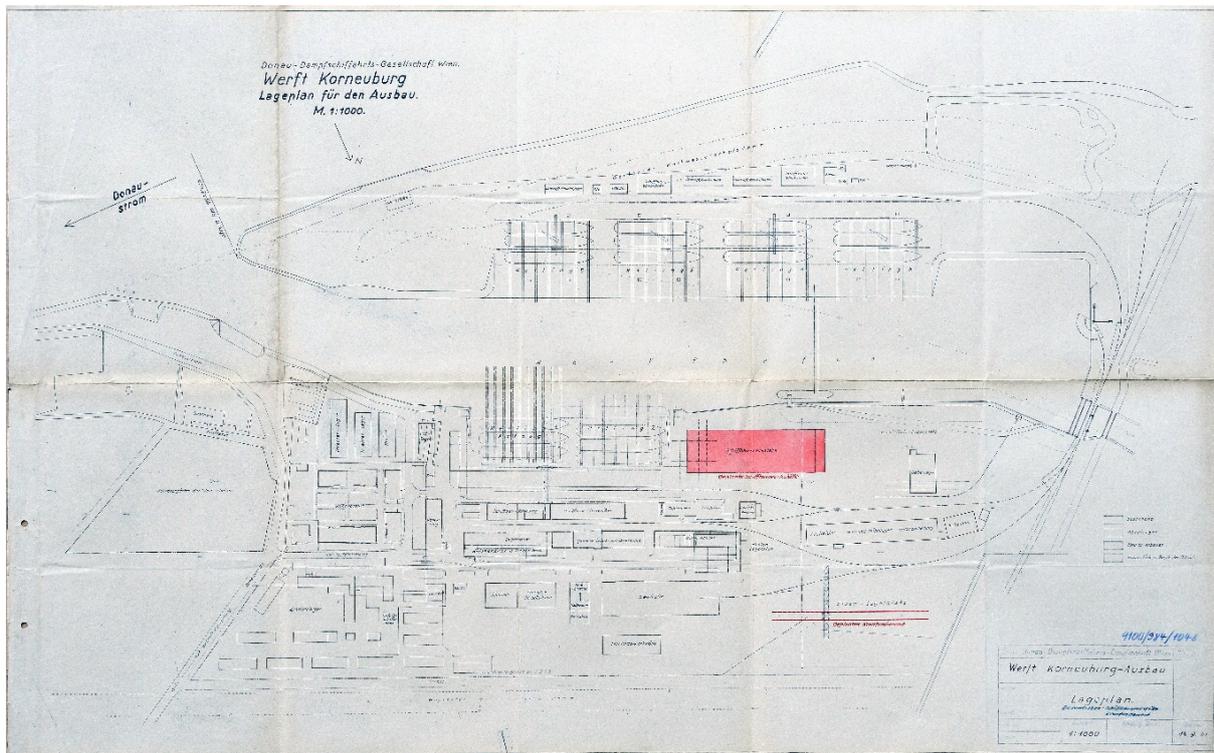


Abb.8: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wien, Schiffswerft Korneuburg, Plan für den Ausbau, 1941 (Ausbau der Werftinsel am oberen Rand des Planes und das Arbeitslager links unten).

In den letzten Kriegstagen im Jahr 1945 wurde die Sprengung der Anlagen durch die deutsche Wehrmacht von Werftmitarbeitern verhindert. Mitte April nahm die Rote Armee Korneuburg und die Schiffswerft ein. Diese veranlasste die sofortige Loslösung von der

¹³ Pacher 2022, S.11-13.

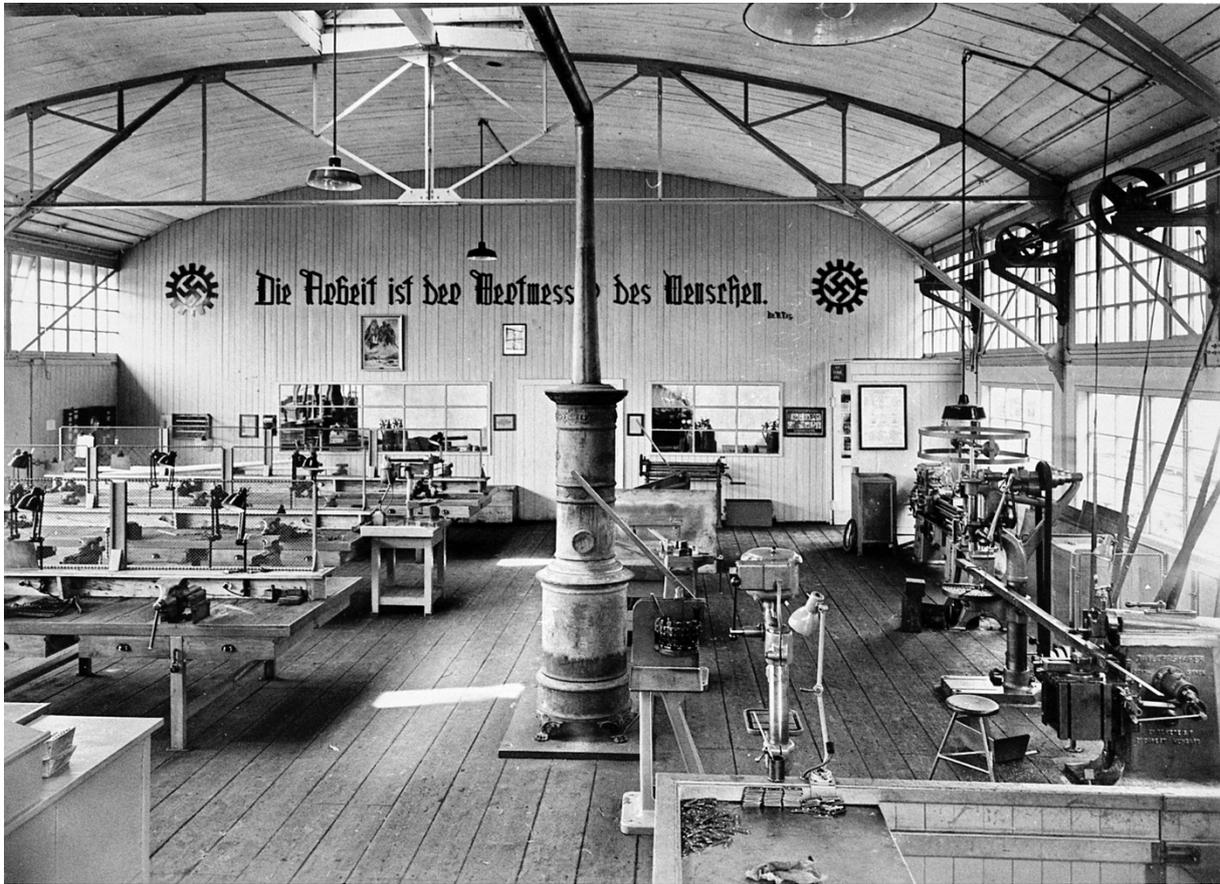


Abb.9: Lehrwerkstatt Schiffswerft Korneuburg, 1941

D.D.S.G. und transportierte bis in den Herbst 1945 75% der vorhandenen Maschineneinrichtungen ab. Bis zum Jahresende 1945 stabilisierte sich die Lage und der Wiederaufbau der Werftanlage begann mit einem Mitarbeiterstand von 285 Personen. Im Februar 1946 übernahm Russland die vorher im deutschen Eigentum befindliche D.D.S.G. als sowjetisches Eigentum und die Schiffswerft Korneuburg wurde in die 1946 gegründete USIA (Uprawlenie Sowjetskim Imuschtschestwom Awstrii – Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich) eingegliedert.¹⁴ Bis zu Beginn der 1950er-Jahre wurde eine Automatschweißanlage eingerichtet und auf einen Sektionsbau umgestellt, welcher die Produktionszeiten verkürzte. 1952 wurde ein 3-Schichtbetrieb eingeführt, der die Mitarbeiterzahl bis 1954 auf 1.505 ansteigen ließ. Als die Werft am 13. August 1955 von der sowjetischen Leitung wieder an die D.D.S.G. übergeben wurde, waren 1.444 Mitarbeiter beschäftigt. In direkter Konkurrenz stand zu diesem Zeitpunkt die Werft in Linz, die bereits 1946 verstaatlicht wurde und wesentlich modernisiert wurde. Beide Werften waren nun in Staatsbesitz und mussten ihre Investitionen abstimmen, sowie Kosten senken und die Produktion heben. Dies führte zu einer Kündigungswelle.¹⁵

Im Jahr 1959 löste sich die Schiffswerft Korneuburg von der D.D.S.G. und formierte sich zur „Schiffswerft Korneuburg AG“. Die Anteilsrechte gingen an die Vorläuferin der „Österreichischen Beteiligungs AG“ über. In der Werft waren 980 Mitarbeiter beschäftigt,

¹⁴ Pacher 2022, S.14.

¹⁵ Pacher 2022, S.15-17.

deren Einzugsgebiet weit über die Stadtgrenze von Korneuburg reichte. Neben dem Schiffbau entstanden in der Nebenproduktion Kesselwaggons, Kunststofftanks, Tretboote und später Segelboote. In den 1960er-Jahren wurde auf der Donau die Schubschiffahrt erprobt, wofür die Schiffswerft Korneuburg den ersten Prototypen im Auftrag der SDP entwickelte und vier Schiffe baute. 1963 waren insgesamt 698 Personen bei der Schiffswerft beschäftigt, davon 568 Arbeiter und 130 Angestellte. 1964 konnten durch ein Investitionsprogramm ein neuer Schiffszug, ein Zentralmagazin und eine Mitarbeiterkantine mit Speisesaal und Küche gebaut werden.¹⁶ 1969 stieg die Mitarbeiterzahl auf 706, wovon jedes Jahr 25 Lehrlinge in die Ausbildung zum Technischen Zeichner, Industriekaufmann, Bauschlosser, Maschinenschlosser, Dreher, Werkzeugmacher, Schiffsbauer Universalschweißer, Installateur, Betriebselektriker und Tischler auf. Auch Frauen machten ihre Ausbildung bei der Werft, hier hauptsächlich für den Beruf Industriekauffrau.¹⁷

Anfang der 1970er-Jahre sollte ein weiteres Investitionsprogramm die Transportkosten innerhalb des Werftgeländes reduzieren und den Bau einer neuen Schiffbauhalle mit Kränen auf der Werftinsel ermöglichen. Der Ausbau wurde 1972 begonnen. Im Jänner 1974 erfolgte durch das Bundesgesetzblatt 69 die Verschmelzung der Schiffswerft Korneuburg AG und der Schiffswerft Linz AG zur „Österreichischen Schiffswerften AG Linz-Korneuburg“ (ÖSWAG Linz-Korneuburg) mit Firmensitz in Linz. 1975 waren 780 Personen bei der Werft Korneuburg beschäftigt. In diesem Jahr wurde die Kaimauer auf der Insel errichtet und ein 50 Tonnen Kran aufgestellt. 1982 wurde ein neues Bürogebäude eröffnet, welches den Angestellten ein zeitgemäßes Arbeiten ermöglichte. 1984 wurde mit 784 Mitarbeiter_innen der höchste Personalstand der Werft Korneuburg in der Zeit der ÖSWAG Linz-Korneuburg erreicht. Der Schiffsaufzug von 1935 wurde mit einer neuen Anlage ergänzt und der aus dem Jahr 1912 stammende Kran durch einen neuen 14 Tonnen Hellingkran mit einer Kranhochbahn ersetzt. Diese prägt heute das Bild der ehemaligen Werftanlage in Korneuburg. Durch weitere Investitionen konnte die Schiffbauhalle verlängert und eine Sektionsbauhalle im Jahr 1988 errichtet werden.

¹⁶ Pacher 2022, S.18-21.

¹⁷ Pacher 2022, S. 22f.

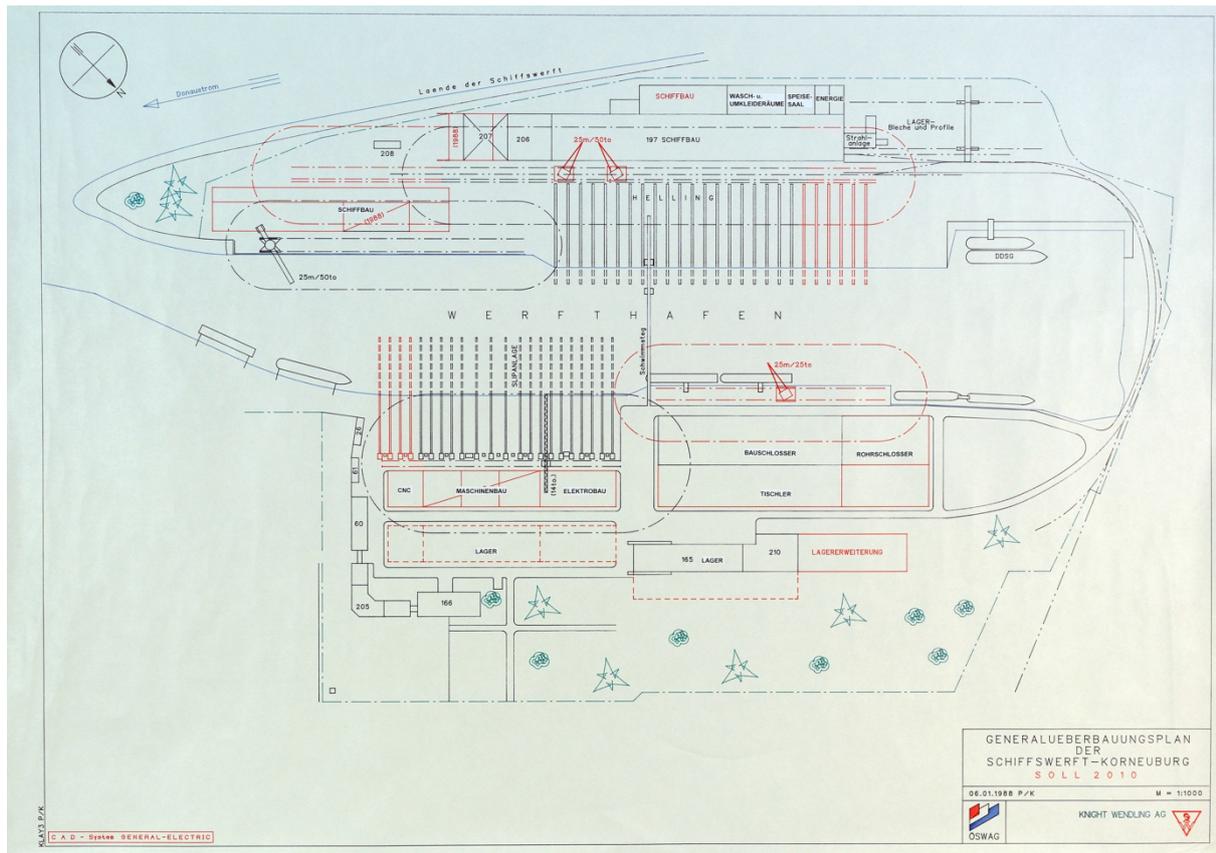


Abb.10: Generalüberbauungsplan der Schiffswerft- Korneuburg, 1988

1989 verringerte sich der Mitarbeiterstand auf 544 Personen, da es durch eine nicht kostendeckende Auftragslage zu Kündigungen und Kürzungen der Sozialleistungen kam sowie zur Ausbezahlung von Abfertigungen bei einem Austritt aus dem Betrieb. Es zeichnete sich ab, dass zwei Werften nicht nebeneinander betrieben werden konnten. Mit 1. Jänner 1991 übernahmen zwei Holdings, die Mericon Holding und die Wiener Holding, die ÖSWAG Linz-Korneuburg, die in die ÖSWAG Holding AG umgewandelt wurde. Die Werft in Linz wurde zur ÖSWAG Werft Linz Ges.m.b.H. und die Werft in Korneuburg zur ÖSWAG Werft Korneuburg Ges.m.b.H. Die neuen Besitzer glaubten nicht an einen Schiffbau in der zuvor betriebenen Größe und suchten nach anderen Produktionslinien. 300 weitere Mitarbeiter_innen wurden abgebaut, die Häuser und Wohnungen der Arbeiterkolonie verkauft und nicht genutzte Flächen vermietet. 1992 konnte ein letzter Auftrag der Stadt Wien zum Bau eines Schulschiffes entgegengenommen werden, welches im April 1994 übergeben werden konnte. Die verbleibenden Mitarbeiter_innen wurden 1993 von der Schließung der Werft nach Fertigstellung des Schulschiffes informiert. Mit 1. Dezember 1993 endete die praktische Tätigkeit der Schiffswerft Korneuburg nach 141 Jahren Betrieb.¹⁸

¹⁸ Pacher 2022, S.24-31.



Abb.11: Luftbild des Geländes der Schiffswerft Korneuburg, 1991

Das [Stadtmuseum Korneuburg](#) sammelte noch während der aktiven Zeit und vor allem nach deren Schließung Dokumente, Objekte, Schiffsmodelle, Textilien, Urkunden und Fotografien zur Geschichte der Schiffswerft Korneuburg. Seit Oktober 2023 wird im FTI-Projekt „[Industriekultur im Dialog](#)“, das in Kooperation mit der Universität für Weiterbildung Krems (UWK) umgesetzt wird, die Lehrlingsausbildung und Lehrwerkstätte der ehemaligen Werft erforscht. Ziel des Grundlagenprojekts ist die sammlungswissenschaftliche Erschließung relevanter Objekte und besonders der Lehrwerkstätte und deren Anreicherung durch Zeitzeug_inneninterviews und Erkenntnisse aus intergenerativen Workshops. Die Ergebnisse sollen im Hinblick auf die historische und identitätsstiftende Bedeutung der Lehrwerkstätte ausgewertet und für die weitere Forschung zur Verfügung gestellt werden.

Meine Motivation:

Seit über zwei Jahren arbeite ich an der Strukturierung und Erschließung der Sammlung „Donau/ Schiffswerft“ am Stadtmuseum Korneuburg. Die Teilnahme an der Spring School „Häfen an der Donau: Geschichte, Architektur, Menschen“ ermöglichte es mir mein Wissen über die Länder an der Donau und deren Hafenanlagen zu erweitern und das Gelernte auf meine Forschungen zur Schiffswerft Korneuburg zu übertragen. Vor allem der Aspekt der „Migration“ hat mein Interesse geweckt. Ich möchte diesen zukünftig bei der weiteren wissenschaftlichen Erschließung der Sammlung unbedingt miteinbeziehen.

Mag. Katja Brunn, BA

Studierende im Fach „Collection Studies & Management (MA)“ an der Universität für Weiterbildung Krems (Österreich)