

Verlag Bibliothek der Provinz

Herbert Starmühler

SCHIFFE AUS KORNEUBURG

Aufstieg und Untergang einer Werft

herausgegeben von Richard Pils

Grafik Raphael Besenbäck

ISBN 978-3-99126-234-3

© *Verlag* Bibliothek der Provinz

A-3970 Weitra

www.bibliothekderprovinz.at

Umschlagbild: Herbert Starmühler

Herbert Starmühler

Schiffe aus
Korneuburg

Aufstieg und Untergang einer Werft

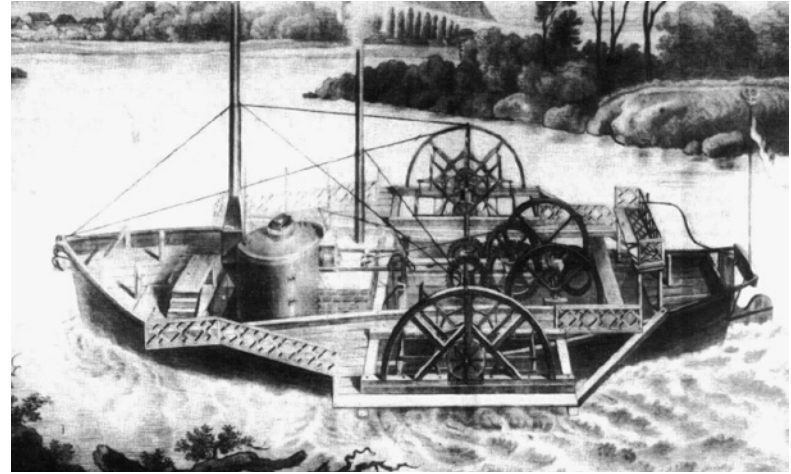
Inhalt

Vorwort des Bürgermeisters der Stadt Korneuburg 7

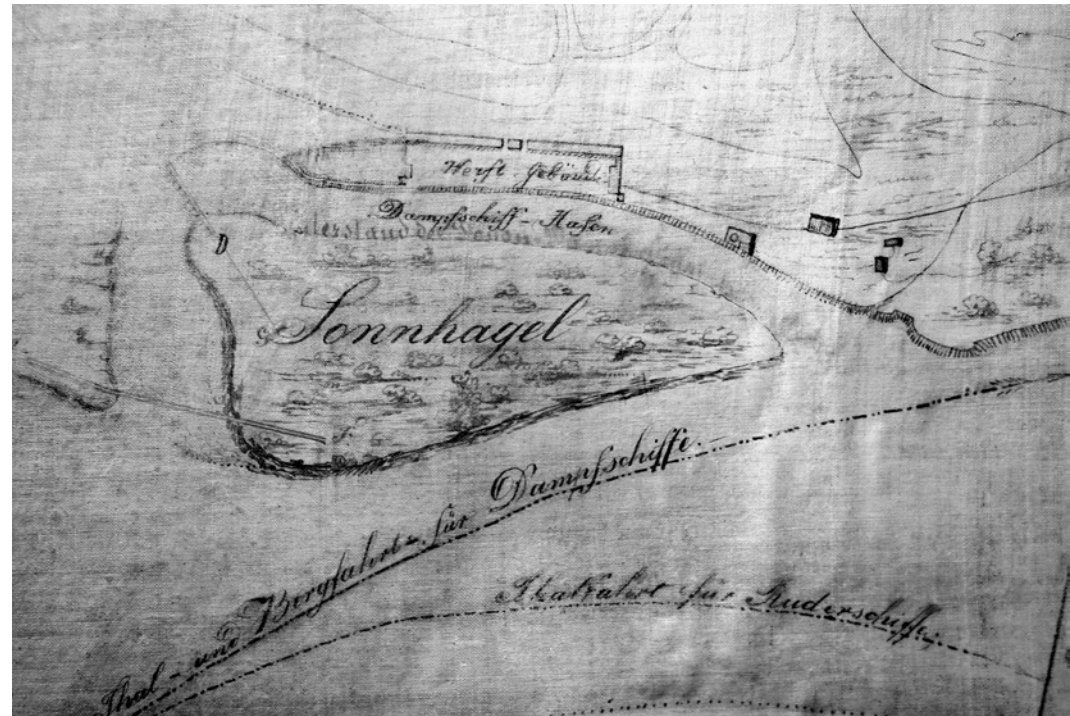
Vorwort des Verfassers Herbert Starmühler 9

- 1. Der Kaiser, die Donau und die Werft in Korneuburg 13**
Wie alles begann – die Anfänge des Schiffbaus in Niederösterreich
- 2. Schwere Arbeit in bewegten Zeiten 23**
Vom Treideln, Nieten und Nageln
- 3. Kraftkerle und elegante Typen 33**
Schiffe, die von den Spezialisten der Korneuburger Werft gebaut und gewartet wurden
- 4. Kriege, Elend und das Überleben 45**
Wie wichtig für die Kriegsherren der Schiffbau in Korneuburg war
- 5. Die Sowjets kommen 59**
Die Befreier nutzen Wissen und Erfahrung der Korneuburger Schiffsbauer
- 6. Seilbahn-Kabinen und ... 73**
Überlebenstraining mit Nebenprodukten
- 7. Privatisierung und Untergang 81**
Befreiung vom Staatsauftrag, Misserfolg der Privatisierung
- 8. Das letzte Schiff ist eine Schule 91**
Letzte Aufträge, eine Träne im Knopfloch
- 9. Party-Location? Wohnstadt? Luxus-Stadtteil? 99**
Das Werftgelände auf dem Weg zur neuen Identität
- 10. Erinnern, Bewahren, Erneuern 105**
Gespräch mit Otto Pacher, Obmann des Werftvereins

Anhang 112



Wie alles begann: Das Tor der Schiffswerft Korneuburg um 1913 (Foto links oben), die CAROLINA, das erste Dampfschiff auf der Donau, 1818 (oben rechts) und einer der ersten Pläne des Schiffswerftgeländes: Donauinsel Sonnhagel um 1852 mit ersten Werftgebäuden.



Wie alles begann – die Anfänge des Schiffbaus in Niederösterreich

Ruhig und gemächlich zieht der Strom vorbei. Entlang von Auenlandschaften, Wäldern und alten Treppelwegen, auf denen heute Radfahrer und Rollschuh-Läuferinnen dahingleiten. Früher gab es hier weniger Zerstreuung und mehr schwere körperliche Arbeit. Kräftige Kaltblüter wurden von den Schiffern geführt, starke Pferde, die Schiffe „bergwärts“ zogen, also gegen den Fluss. Die Donau, der große Strom, gab schon lange vor der Gründung der Korneuburger Werft Menschen Arbeit.

14 Tage von Regensburg bis Wien

„Von regelmäßigem Personenverkehr auf der Donau kann ab 1696 gesprochen werden“, schreibt Stefan Wunderl in seiner Diplomarbeit über die Werft.¹ Und weiter: „Ab diesem Jahr ging wöchentlich eine sogenannte Ordinarifuhre mit einem Floß von Regensburg nach Wien. Diese wurde von Regensburger Schiffmeistern geführt. Eine Fahrt dauerte meist 10 bis 14 Tage. Auch Pferde und Wagen wurden auf das Floß verladen, um damit wieder nach Regensburg zurückreisen zu können. Das Floß wurde zerlegt und das Holz am Zielhafen verkauft.“



Die Donau verband und verbindet nicht nur Länder, Staaten und Reiche, sondern auch Interessen: Post, Pakete, Waren und Geschäfte aller sonstigen Art konnten schneller vorankommen als zu Lande. Überhaupt, wenn es talwärts, also in Flussrichtung, ging.

Und die – damals noch ungebändigte – Donau floss durch die Reichs- und Residenzstadt Wien, ein praktischer Verkehrsweg allemal. Denn die Straßen am Land waren staubige Wege. Hier kam man nur langsam voran mit den Kutschen und Rössern – man hätte eher Allrad-Fahrzeuge gebraucht, die aber erst im 20. Jahrhundert erfunden wurden.

Hafen der Schiffswerft Korneuburg um 1910. Der 18-Tonnen-Kesselkran ist das große Holzgebäude im Hintergrund.



STUTZIG & HACKER  

			
X			

Nicht Bauen 0699 910 21-20 01 82 94 0 10 10 11



Unbefugter
Anschlag
verboten

Wie wichtig für die Kriegsherren der Schiffbau in Korneuburg war

Kriege und Schiffe, eine unübersehbare Verbindung über die Zeit. Schon der Erste Weltkrieg zeigte, dass für die Kriegsherren in Korneuburg was zu holen war: Im Ersten Weltkrieg wurde zum ersten Mal die Leistungsfähigkeit der Industrie und der industriewirtschaftlichen Organisation für die Durchführung und den Erfolg des Krieges entscheidend. Die Monarchie war zu diesem Zeitpunkt den Belastungen eines Großkrieges infolge ihres schwachen Unterbaues allerdings nicht gewachsen. Viel früher als in anderen Staaten stellten sich daher Erschöpfungszustände ein.

Hunger, Krieg und Streiks

Die gesamte DDSG und somit auch die Werft Korneuburg habe durch die Einziehung vieler Mitarbeiter zum Militärdienst mit Personalmangel zu kämpfen gehabt, so Otto Pacher in der Festschrift des Museumsvereins „170 Jahre Schiffswerft Korneuburg“. Der Leistungsdruck für die verbliebenen Mitarbeiter sei enorm gewesen, und „so kam es trotz Verbotes zu einigen Streiks. Im Jänner 1918 streikten die Werftarbeiter eine Woche lang.“

Hatten sich während der Kriegszeit die Löhne zwar verdoppelt, so stiegen die Lebenshaltungs-

kosten um das 150-fache. Die DDSG versuchte, ihre Mitarbeiter unter anderem durch die Lieferung von günstigen Lebensmitteln zu unterstützen. Nach dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 war die Lage für die Bevölkerung schließlich katastrophal, die Not wurde durch die vielen Verehrten und Heimkehrer noch größer.

Während dieser schwierigen Lage konnte in den Jahren 1918 bis 1920 die Energiezentrale (Objekt 63) erweitert, eine neue Dampfturbine zur Stromerzeugung und eine Kohlenförderanlage eingebaut werden. Auch erfolgte die Aufstellung eines Turmdrehkranes (VA 69, Raaber Maschinenfabrik) bei der dritten Stapelanlage.“¹⁴

Besonders einschneidend waren dann aber die Ereignisse rund um den Zweiten Weltkrieg.

Kriegsahnungen in der Werft

Mitte Juli 1937 – genau ein Jahr nach dem Ausbruch des spanischen Bürgerkrieges – wurde im Maschinenbau der Werft Korneuburg des Öfteren, speziell in den Pausen, über die politische Lage heftig diskutiert, erinnert sich Oskar Absolon im Buch „Die Arbeiter an der Donau“ aus dem Jahr 1990: „Kristallklar haben sich, trotz öligem Rauch und Schmauch, in der dunklen Maschinenbauhalle, die politischen Linien abgezeichnet. Auf der einen Seite die sozialdemokratischen Gesellen, politisch und rhetorisch geschult, auf der

anderen Seite die labilen „Ständestaatler“ sowie die präpotenten Illegalen, der Rest waren die Indifferenten. Schon damals hatten die „roten Gesellen“ eine ominöse Vorahnung, was kommen wird – ein zweiter Weltkrieg.“¹⁵

Die Nazis übernehmen sofort die Werft

Und so ist es auch gekommen. Der „Anschluss“ Österreichs an Deutschland wurde vollzogen. „Bereits am ersten Tag nach dem Einmarsch der deutschen Truppen, am Montag, den 14. März 1938, streckte das Großdeutsche Reich seine Hand nach der Donaudampfschiffahrt aus“, berichtet Oskar Absolon: „Dem neuen Regime nicht genehme Mitarbeiter, insbesondere solche jüdischer Abstammung, wurden aus dem Unternehmen entfernt, ihre Funktionen von Sympathisanten übernommen. Am 18. Juli wurde schließlich ein „Reichsdeutscher“ zum Generaldirektor bestellt und somit die zielbewusste Eingliederung der DDSG in die deutsche Wirtschaft besiegelt. Am 12. August ließ Reichsmarschall Göring in seiner damaligen Funktion als deutscher Regierungschef der Creditanstalt mitteilen, der Führer „wünsche den Zusammenschluss der Donauschiffahrt“, zu welchem Zweck die damalige italienische Beteiligung an der DDSG abzulösen sei, was schließlich auch geschah.“

Da das Deutsche Reich neben diesem Aktienpaket automatisch auch die Österreichische Staats-



beteiligung übernommen hatte und sich zusätzlich auch die Anteile der Banken sicherte, war die DDSG damit verstaatlicht. Sie wurde in die bereits bestehenden Organisationsformen eingebunden, in diesem Falle als Tochtergesellschaft der „Aktiengesellschaft für Binnenschiffahrt Hermann Göring“, ein Teil des Konzerns der Aktiengesellschaft Reichswerke „Hermann Göring“.

Vor Ort, in der Werft Korneuburg, wurden ebenfalls verschiedene Mitarbeiter ausgetauscht. Schon 1937 „schlichen“ sich als „Heimwehler“ diverse heran. Aber Mitte 1938 wurde Zentralinspektor Weber suspendiert, ebenso viele andere wie Maschinenbaumeister Konstantin und Tischlermeister Schwarz.“¹⁶

Feldherrenklasse. Besichtigung des bereits fertiggestellten Gütertransport- und Zugschiffes PRINZ EUGEN durch den Bundespräsidenten Wilhelm Miklas und den Ehrengästen am 21. April 1937.

Die Befreier nutzen Wissen und Erfahrung der Korneuburger Schiffsbauer

Korneuburg in Trümmern, die Werft stillgelegt – wie ging das vor sich? Und wie ging es dann weiter?

Rund um Korneuburg tobte der Krieg seit Jahresbeginn. Am 13. April, so erklärt der Korneuburger Stadthistoriker Franz Kaue, durchquerten Stoßtrupps der Sowjetarmee schwimmend die Donau, etwa von Kritzendorf aus. Ein Teil landete beim Tuttendörfel, ein anderer mitten in der Au oberhalb der Werft. Innerhalb eines Tages vertrieben die Sowjets die deutschen Truppen aus Korneuburg. „In der Früh war nur der Teil von Korneuburg zwischen Donau und etwa der Stockerauer Straße von den Sowjettruppen erobert, am Abend war es schon die ganze Stadt“, erzählt Kaue. Laut den Überlieferungen hatte ein Fischer die schwimmenden Soldaten gesehen und dies auch im Rathaus Korneuburg gemeldet, Reaktionen blieben aber aus.²⁵

Russen schwimmen über die Donau

Zuvor war der Krieg auch aus der Luft immer grausamer über die Leute gekommen, wie die Niederösterreichischen Nachrichten (NÖN) am 6. Mai 2020 in ihrer Online-Ausgabe

schrieben: „Hauptziele bei den Luftangriffen waren die Panzerkaserne – die Firma Blaha befindet sich jetzt auf dem Gelände – und die Raffinerie. Die Werft war nicht mehr interessant, denn wegen der Sperre der unteren Donau konnten keine Schiffe mehr abgeliefert werden, erklärt Otto Pacher, Obmann vom Museumsverein Korneuburg: Im April 1945 waren nur noch 30 Werftmitarbeiter als Werkschutz im Betrieb. Viele Werftarbeiter hatten sich übrigens in Güterkähnen eine kleine Wohneinheit eingerichtet, um mit ihren Familien mit den letzten nach Westen fahrenden Schiffen vor der anrückenden Roten Armee zu fliehen. Diese Kähne lagen längere Zeit in Linz als Wohnschiffe. Erst langsam kehrten die Familien nach Kriegsende wieder nach Korneuburg zurück.“²⁶

Eine Begebenheit zeigt, was Werftarbeiter auf sich genommen haben: Die bis dahin in der Werft stationierten SS-Truppen hatten die Sprengung von Werftanlagen und Schiffen vorbereitet, welche jedoch unter Lebensgefahr von Werftmitarbeitern durch Entfernen der Zündkapseln verhindert wurde. Der Werftbetrieb war stillgelegt, nur wenige Mitarbeiter verblieben als Werkschutz im Betrieb.²⁷

Werft: Maschinen-Abtransport nach Russland

Es begann eine neue Ordnung in verwirrter Zeit. Immerhin war Friede. Das war das Freudvollste,

das Wichtigste. Aber sonst war vieles nicht mehr im Lot.

Nach der Kapitulation der deutschen Wehrmacht am 8. Mai 1945 besetzten sowjetische Marineeinheiten die Korneuburger Schiffswerft und übernahmen ihre Verwaltung. Die russischen Besatzer sorgten sofort für die weitgehende Lösung der Werft von der DDSG, es begann die Demontage und der Abtransport von 75 Prozent der vorhandenen Maschineneinrichtungen der Werft. Die Werft hatte bis Kriegsende 204 Maschinen in Verwendung, hiervon wurden 155 demontiert. 82 dieser Maschinen konnten später wiederbeschafft werden.²⁸

Die Sowjets waren jetzt die alleinigen Chefs, sie gaben Weisungen hinsichtlich der Durchführung von Arbeiten in der Werft, soweit dies bei der verbliebenen beschränkten Ausrüstung des Betriebes möglich war. Erst Ende 1945 stabilisierte sich die Lage, ein kleines Maß an Normalität kehrte ein und bereits im Dezember 1945 fanden Betriebsratswahlen der 285 Beschäftigten statt.

Nach der Kapitulation wurde Korneuburg zu einer Garnisonsstadt mit rund 3.000 stationierten Soldaten, untergebracht im Bereich der Albrechtskaserne. Das Wohngebiet der Offiziere lag in der Gegend zwischen Hovengasse und Kwizdastraße und war von einer hohen Mauer umgeben. Das Rathaus wurde umfunktioniert,



der große Sitzungssaal wurde zum Turnsaal und eine Näherei startete den Betrieb. Von ursprünglich rund 8.500 Einwohnern lebten nur noch 3.500 in Korneuburg.²⁹

Fortan bestimmte die Teilung Österreichs in Zonengrenzen auch das Schicksal der Korneuburger Werft: Im Februar 1946 übernahmen die Russen die vorher im deutschen Eigentum befindliche DDSG als sowjetisches Eigentum in ihren Einflussbereich. Dies führte dazu, dass jener Teil westlich der Enns bei der österreichischen, wiederum verstaatlichten DDSG verblieb, und die Zonengrenze bis 1955 auch die Grenze des Schifffahrtsbereiches für beide Unternehmen markierte, wie die Festschrift „170 Jahre Schiffswerft Korneuburg“ ausführt.³⁰

Rollfähre Klosterneuburg – Korneuburg um 1936, Baujahr 1935, von der SS im April 1945 gesprengt.





Überlebenstraining mit Nebenprodukten

Eine Werft wie in Korneuburg hat nicht nur eine Menge an Maschinen, Hallen und Werkzeugen. Sie hat auch eine große Schar gescheiter Köpfe. Nachdem die Schiffsbauten seit Mitte des 20. Jahrhunderts immer mehr nach Asien verlagert wurden und die Preise in Europa mit jenen in Korea nicht mithalten konnten, suchten die Verantwortlichen nach neuen Lösungen. Einerseits produzierte man kleinere Produkte abseits der Schifffahrt wie Seilbahngondeln oder großvolumige Behälter, andererseits versprach auch die Größe der Schiffe neue Hoffnung.

In Korneuburg versuchten die Direktoren also, in der Hochseeschifffahrt und der Fischerei Fuß zu fassen. Aus der Kooperation mit einer norddeutschen Werft ergab sich ein Auftrag über Lastbargen, also Warentransporter, für Saudi-Arabien. Nach ihrer Fertigstellung wurden diese Schiffe über die Donau, das Schwarze Meer, das östliche Mittelmeer und den Suezkanal in ihren Bestimmungshafen überstellt.

Erste Hochseeschiffe aus Korneuburg

Für Hochseewerften in Deutschland wurden Spezialdosen für 10.000-t-Überseefrachter her-

gestellt. Die Kontakte nach Deutschland führten zu einem Auftrag über je zwei Seefrachtschiffe für die Reedereien Neptun und Kirsten.

„Erstmals wurden somit in Korneuburg Hochseeschiffe gebaut.“ fasst Stefan Wunderl zusammen. Und weiter: „Der erste Stapellauf dieser Lieferung, der des Küstenmotorschiffs **PERSEUS** erfolgte im September 1957 und wurde vom Fernsehen aufgezeichnet. Dieses Schiff, 59,5 m lang, 10,1 m breit, 5,7 m hoch, mit einer Motorleistung von 1000 PS ausgestattet und einem Tiefgang von 3,6 m, wurde, um die Donaubrüchen passieren zu können, ohne Deckaufbauten stromabwärts gebracht.“³⁸

Oskar Absolon freute sich in seinen Erinnerungen: „Es gelang der Werftleitung auf dem Gebiet der ‚Fischerei-Fahrzeuge‘ internationale Aufträge zu erhalten. Für einen griechischen Reeder wurde in Korneuburg ein modernes Fischerei-Fang- und Kühlschiff, die **EVANGELISTRIA IV** gebaut, mit einer Länge von 76 m, 1230 BRT und einer Motorleistung von 1500 PS. Der gekühlte Fischladeraum hat 1150 Kubikmeter Inhalt.

Für die im Aufbau befindliche Fischereiflotte in Nigeria wurden 3 modernste Fischkutter von ca. 23 Metern Länge für Schleppnetzfisherei gebaut, die jedoch auch für Ringwaden- und Baumkürzenfisherei geeignet sind.



Erzumlader PGP bei der Endausrüstung in Galatz 1982 und während der Übergabepben im November 1982



200 t Schwimmkran ZWARA-BENGASI für Libyen bei der Fertigstellung in Galatz 1980 und bei der Übergabe in Libyen am 15. Juni 1981.

Das Werftgelände auf dem Weg zur neuen Identität

Nun schlagen wir ein neues Kapitel auf. Es ist aber noch in Arbeit, kann nicht zu Ende geschrieben werden. Nach Jahren des Widerstreits diverser Ideen ist zumindest ein relativ konkreter Plan vorgelegt worden. Die Investorengruppe Signa wird gemeinsam mit der Stadt Korneuburg das Werftgelände gestalten und neu beleben.

Die Website des Unternehmens kündigt Anfang 2023 an: „Auf dem Areal der zu Beginn der 1990er Jahre stillgelegten Werft in Korneuburg – direkt an der Donau, nur wenige Kilometer von der Wiener Stadtgrenze entfernt – errichten SIGNA und Stadt Korneuburg gemeinsam in den nächsten zehn bis zwölf Jahren ein neues, attraktives Quartier für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Hotel und Gastronomie.“⁵⁵

Luftbild der Schiffswerft Korneuburg um 1975.





Luftbild der Schiffswerft Korneuburg am 20. Juni 1998. Man kann die „Werftinsel“ (in Wirklichkeit eine Halbinsel) gut erkennen. Dort wurden die Werftanlagen bereits geschleift, es sollen dort ev. Wohnhäuser gebaut werden.

Eine Stadt in der Stadt entsteht

Es scheint ein großes Werk zu werden, eine kleine Stadt in der Stadt: „Die Entwicklung der Werft orientiert sich aber auch hinsichtlich der Nachhaltigkeit an Superlativen. Entsprechend ambitioniert sind die Ziele. Denen gemäß soll der Energiebedarf vor Ort – vor allem durch die Nutzung von Sonne und Wasser – gedeckt und damit Autarkie angestrebt werden. Mit der in mehreren Etappen geplanten Realisierung des 15 Hektar großen Areals entsteht hochwertiger Lebensraum für ca. 1.600 Bewohner.“⁵⁷

Umweltverträglichkeitsprüfungen und viele Diskussionen über Bebauungshöhen, Nutzungsvarianten und soziale Durchmischung werden folgen, so viel lässt sich sagen. Einig ist man sich, dass möglichst viele Gruppen der Bevölkerung Nutznießer des Areals bleiben oder werden sollen.

In den bisherigen Jahren des 21. Jahrhunderts nutzten viele Besucher die „Partylocation Werft“. Müßiggänger, Meditierende, Hundefreunde, Kinder und andere nutzen heute das Areal und genießen die Sportmöglichkeiten, die Gastronomie und das Wasser, sozusagen den „Meerzugang Korneuburgs“.

Verlag Bibliothek der Provinz