

Industriekultur im Dialog

Partizipative Forschung
zur Sammlung Lehrwerkstätte
der Alten Werft Korneuburg



University
of Krems
Press

Brinkmann | Brunn | Grebe | Lopin | Pacher

Brinkmann | Brunn | Grebe | Lopin | Pacher

Industriekultur im Dialog
Partizipative Forschung zur Sammlung Lehrwerkstätte
der Alten Werft Korneuburg





INHALT

Vorwort, Dank

7

- 1 *Anja Grebe/Hanna Brinkmann*
Partizipative Grundlagenforschung. Generationenübergreifende
Wissensproduktion und digitale Ko-Kuration im Projekt
„Industriekultur im Dialog“ 10
- 2 *Otto Pacher*
Die Lehrwerkstätten der Schiffswerft Korneuburg.
Von den Zünften zur dualen Ausbildung 30
- 3 *Katja Brunn*
Sammlungsstrukturierung und Objekterfassung des Bestandes
Schiffswerft im Stadtmuseum Korneuburg mit Blick auf die
Erzeugnisse aus der Lehrwerkstätte 54
- 4 *Katja Brunn*
Sensibles Industrieerbe. Zur Sammlungseröffnung der
„Arbeitsbücher Deutsches Reich“ 72
- 5 *Katja Brunn*
Vielstimmigkeit und Partizipation beim Sammeln – Der Sammlungs-
aufruf innerhalb des Projekts „Industriekultur im Dialog“ 92
- 6 *Hanna Brinkmann*
Industriekultur gemeinsam erinnern. Zeitzeug:innen-Interviews
und das partizipative Potenzial musealizierter Objekte aus der
Lehrwerkstätte Korneuburg 106
- 7 *Melanie Lopin*
Industriekultur über Generationen hinweg – Intergenerative
Workshops für Wissenstransfer und gemeinsames Lernen 140
- 8 Anhang 160
Endnoten 162
Bildnachweise 168
Autor:innenbiografien 171



Vorwort

Die ehemalige Schiffswerft Korneuburg prägt seit 1852 das Bild und ein Stück weit auch die Identität der Stadt. Sie gehört zu den bedeutendsten industrikulturellen Stätten in Niederösterreich und besaß als einst größte Werftanlage Österreichs internationale Reichweite. Viele Objekte und Dokumente, die mit der Werft in Zusammenhang stehen – insgesamt rund 300.000 Einzelstücke –, haben ihren Weg in das Stadtmuseum Korneuburg gefunden. Sie waren Ausgangspunkt des Projekts „Industriekultur im Dialog. Grundlagenforschung zur Lehrwerkstätte der Alten Werft Korneuburg“ der Universität für Weiterbildung Krems in Kooperation mit dem Stadtmuseum Korneuburg. Im Zentrum des Projekts stand ein historisch prägender Teil des Werftlebens: Die Lehre. Ziel war die sammlungswissenschaftliche Erschließung und Digitalisierung der Objekte der Lehrwerkstätte und ihre Anreicherung durch Ergebnisse aus Zeitzeug:innen-Interviews und intergenerativen Workshops. Im Projekt wurde daher auch erforscht, wie Vielstimmigkeit in der Objekterschließung durch partizipative Formate erreicht werden kann – nicht zuletzt, um wichtige Informationen zu den Sammlungsgegenständen und dem Werftleben zu sichern. Dabei ging es um die historische ebenso wie die identitätsstiftende Bedeutung im Hinblick auf das „Heute“.

Die in diesem Band versammelten Beiträge stellen die einzelnen Arbeitsfelder, methodischen Zugänge und Ergebnisse des Grundlagenforschungsprojekts „Industriekultur im Dialog“ vor. Insgesamt zeigen sie die hohe Relevanz, welche Stadt- und Regionalmuseen für die Dokumentation und Sicherung des industrikulturellen Erbes und als Orte der partizipativen, dialogbasierten Wissensgenerierung und des Wissensaustauschs in der Verbindung von analogem und digitalem Raum haben.

Dank

Unser Dank gilt an erster Stelle der Gesellschaft für Forschungsförderung des Landes Niederösterreich, die das Grundlagenforschungsprojekt im Rahmen des Programms „100 Jahre Niederösterreich“ von September 2023 bis August 2025 gefördert hat. Ein großer Dank richtet sich an die Stadtgemeinde Korneuburg mit Bürgermeister LAbg. Christian Gepp, MSc, die das Projekt von Anfang an mit großem Interesse begleitet und unterstützt haben. Die Umsetzung wäre nicht möglich gewesen ohne die Mitwirkung des Museumsvereins Korneuburg und das ehrenamtliche Engagement der Vereinsmitglieder, insbesondere Reinhard Schröpfer und Brigitta Pacher. Es konnten mehrere Sonderausstellungen zum Thema Berufe auf der Werft und Lehrwerkstätte realisiert und erste Projektergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert werden. Der partizipative Ansatz war für das Projekt zentral und die Verwirklichung des innovativen Vorhabens wurde maßgeblich getragen durch die Expertise und die Unterstützung zahlreicher Beteiligter. Für die produktive Zusammenarbeit bedanken wir uns ganz herzlich bei den mitwirkenden Zeitzeug:innen, den Teilnehmer:innen der Sammlungsaufrufe, der WKNÖ Lehrlingsstelle Industrie, namentlich Mag. Stefan Gratzl, seitens der BHAK Korneuburg bei der Direktorin a.D. Gerlinde Tatzber, den Lehrer:innen Mag. Katrin Fidler und Mag. Christian Berthold, den Schüler:innen der HAKdigital sowie bei der Kulturvermittlerin Olga Gottfried.

Das Projektteam

Anja Grebe (Universität für Weiterbildung Krems, Projektleitung), Hanna Brinkmann (Universität für Weiterbildung Krems, Co-Projektleitung), Katja Brunn (Stadtmuseum Korneuburg), Melanie Lopin (Museumsverein Korneuburg), Otto Pacher (Museumsverein Korneuburg)





Kapitel 1
Partizipative Grundlagenforschung

Partizipative Grundlagenforschung

Generationenübergreifende Wissensproduktion und digitale Ko-Kuration im Projekt „Industriekultur im Dialog“

Die Alte Schiffswerft Korneuburg, von 1852 bis 1993 in Betrieb, gehört zu den bedeutendsten industrikulturellen Stätten in Niederösterreich. Sie war neben der 1840 gegründeten und noch bestehenden ÖSWAG Werft Linz die größte Werftanlage in Österreich mit internationaler Reichweite.¹ (Abb. 1) Trotz ihrer Relevanz in wirtschaftlicher, aber auch sozialer, kultureller und identitätsstiftender Hinsicht weit über die Region hinaus, hat die ehemalige Korneuburger Werft in der Forschung bislang nur wenig Beachtung erfahren.²

Dabei ist die Quellenlage durchaus gut: Neben den im Österreichischen Staatsarchiv/Archiv der Republik verwahrten Akten und Plänen aus dem zeitweilig als Staatsbetrieb geführten Unternehmen gelangten nach der Schließung der Werft



Abb. 1: Die Schiffswerft Korneuburg, 1938



Abb. 2: Archivbestände zur Schiffswerft im Depot des Stadtmuseums Korneuburg, 2024



Abb. 3: Die Alte Werft Korneuburg wird heute für Gewerbe- und Freizeitzwecke genutzt, 2022

umfangreiche Konvolute an Objekten, Dokumenten und Fotografien in das Stadtmuseum Korneuburg – insgesamt rund 300.000 Einzelstücke.³ (Abb. 2) Sie wurden durch die überwiegend ehrenamtlich tätigen Museumsmitarbeiter:innen bislang nur ansatzweise wissenschaftlich erschlossen. Vieles ist nicht oder nur lückenhaft inventarisiert, nicht digital zugänglich und damit kaum bekannt.

Mit Blick auf die von der Stadt Korneuburg seit 2016 verstärkt in Angriff genommene Revitalisierung des Werftgeländes für Wohn-, Gewerbe- und Freizeitzwecke sowie Überlegungen zur Einrichtung eines eigenen Werftmuseums hat die Frage nach dem Umgang mit dem industrikulturellen Erbe neue Aktualität erlangt.⁴ (Abb. 3) Im Rahmen des Grundlagenforschungsprojekts „Industriekultur im Dialog“ wurden hierzu neue Wege erarbeitet, die ausgehend von der Erschließung eines ausgewählten Teilbestands eine methodische Basis für eine umfassende Aufarbeitung der Werftgeschichte und der mit ihr verknüpften materiellen und immateriellen Kultur darstellen.⁵ Mit dem Leitgedanken der partizipativen Grundlagenforschung können sie auch für andere museale Erschließungsvorhaben als Anregung dienen.

Stadtmuseen und Industriekultur

Stadt- und Regionalmuseen kommt heute mehr denn je eine große Bedeutung zu – für die Bewahrung, Erforschung und Präsentation des lokalen materiellen und immateriellen Kultur- und Naturerbes ebenso wie für das kulturelle Bewusstsein, die

Entwicklung von und den Austausch über soziale Identitäten. Sie sind Motoren für nachhaltige Bildung, Wissensgenerierung und -vermittlung in enger Verbindung mit den Bürger:innen – auch zum Thema des Industrieerbes und der Industriekultur.⁶

Zur Untersuchung von (ehemaligen) Industriestandorten entwickelten sich ab den 1960er-Jahren verschiedene Forschungsansätze von der Industriegeschichte über die Industriedenkmalpflege, die Industriearchäologie bis hin zur Industriekulturforschung. Während sich die Industriegeschichte hauptsächlich mit der Entwicklung einzelner Industriezweige und -betriebe sowie der regionalen und nationalen Standortentwicklung primär aus Sicht der Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte befasst und diese auf Basis von schriftlichen Quellen und Zeitzeug:innenberichten untersucht,⁷ nimmt die Industriedenkmalpflege besonders die baulichen Anlagen und die Infrastruktur in den Fokus.⁸ Letztere stehen auch im Interesse der im angelsächsischen Raum entwickelten Industriearchäologie, die neben den eigentlichen Industriedenkmalen auch soziale Dimensionen verstärkt berücksichtigt.⁹ Für das Grundlagenforschungsprojekt war vor allem der Ansatz der Industriekulturforschung relevant, da er sich im Unterschied zu den anderen Richtungen mit dem materiellen ebenso wie mit dem immateriellen Industrieerbe befasst, die Auswirkungen des Industriealters bis in die Gegenwart hinein analysiert und auch die museale Komponente miteinbezieht.¹⁰ Die Industriekulturforschung blickt somit nicht nur auf vergangene, sondern auch auf aktuelle Entwicklungstendenzen und den Umgang mit dem industriellen Erbe und seiner Bedeutung, Nutzbarmachung und Vermittlung im (post)digitalen Zeitalter.

Anknüpfend an Methoden der jüngeren Industriekulturforschung und Heritage Studies ging es im Projekt anhand der Werftsammlung des Stadtmuseums Korneuburg speziell um die Frage, auf welche Weise(n) die unterschiedlichen Aspekte rund um die Sammlung erforscht werden können.¹¹ Im Vordergrund standen hier vor allem die individuellen und gesellschaftlichen Dimensionen des industrikulturellen Erbes und deren Bedeutung für die Erschließung und Vermittlung der Bestände mit Blick auf gegenwärtige und zukünftige Gesellschaften.¹² (Abb. 4)

Um den sozialen und identitätsstiftenden Charakter des musealen industriellen Erbes stärker als bislang in den Blick zu nehmen, wurde die sammlungsbasierte Forschung methodisch um einen partizipativen beziehungsweise Citizen Science-Ansatz erweitert, wie er auch in einigen industriegeschichtlichen Projekten in Ös-



Abb. 4: Objekte als Gesprächsanlass beim Ersten Sammlungstag zur Lehrwerkstätte am 21. Januar 2024

terreich bereits erprobt worden war.¹³ Konkret ging es um die Frage, welche gesellschaftliche und identitätsstiftende Relevanz die Alte Werft und die mit ihr zusammenhängenden Objekte im Museum für die lokale Bevölkerung und in Bezug auf das industrielle Erbe Niederösterreichs insgesamt hatten beziehungsweise haben.

Das inter- und transdisziplinäre Projekt konnte dabei auch an rezente Forschungen zur Geschichte und Bedeutung von Stadtmuseen für die lokale und regionale Geschichts- und Erinnerungs-

kultur anschließen: Neben den großen National- und Landesmuseen entstanden seit Beginn des 19. Jahrhunderts vielerorts, darunter in Niederösterreich, kleinere Museen, die als öffentlich zugängliche Institutionen des kommunalen Sammelns, Bewahrens, Forschens und Vermittlens des lokalen und regionalen kulturellen sowie naturkundlichen Erbes wirkten.¹⁴ Korneuburg gehört mit der Einrichtung einer ersten permanenten Ausstellung zur Stadtgeschichte im Stadtturm im Jahr 1863 und dem Beschluss der Gemeinde zur Gründung eines eigenen Stadtmuseums in den 1890er Jahren zu den frühen Stadtmuseumsgründungen in Niederösterreich wie Österreich insgesamt.¹⁵

Mehrheitlich initiiert und getragen durch das bürgerschaftliche Engagement für das regionale Kulturerbe, lassen sich diese Museen nicht zuletzt als Reaktion auf eine sich durch Industrialisierung und sozialen Wandel verändernde Welt verstehen. Bis weit ins 20. Jahrhundert waren es jedoch vor allem lokale, gebildete Eliten – überwiegend Männer –, die sich als Sammler, Museumsgründer und -kuratorien einbrachten. Neben Objekten und Dokumenten zur lokalen und regionalen Geschichte wurden oft auch archäologische Funde und naturkundliche Exponate gesammelt. Blickt man in die Inventarbücher der Gründungsjahre, so stammt die Mehrheit der Objekte aus der vorindustriellen Zeit.¹⁶ In Korneuburg wie in anderen Orten wurde das industrielle Erbe zumeist erst ab Ende des 20. Jahrhunderts im Zuge der Auflas-

sung lokaler Betriebe zu einem Sammlungsgegenstand, wobei eine klare Strategie im Umgang mit den technischen Gütern und ihrer Erschließung in den Museen in der Regel nicht vorliegt.

In Bezug auf die Erforschung der Industriegeschichte Niederösterreichs haben insbesondere die Landesausstellung „Magie der Industrie“ 1989 in Pottenstein und die industriedenkmalflegerischen Untersuchungen von Gerhard A. Stadler wichtige Grundlagen gelegt.¹⁷ Als Überblickswerke behandeln die genannten Publikationen allerdings einzelne Standorte wie die Korneuburger Werft höchstens kurz.

Im Fokus des Projekts „Industriekultur im Dialog“ standen die im Stadtmuseum Korneuburg befindlichen Objekte und Dokumente der Alten Werft. Angesichts der ge nannten enormen Zahl an Objekten und Dokumenten mit Werftbezug im Museum, die mit den zeitlichen und personellen Ressourcen im Rahmen des Projekts nicht zu bearbeiten gewesen wären, war eine nähere thematische Eingrenzung und damit exemplarische Vorgehensweise notwendig. Entsprechend fokussierte sich das Projekt auf die tiefergehende Erschließung einer ausgewählten Objektgruppe, die jedoch für einen historisch und oftmals auch biografisch prägenden Teil des Werftlebens in Korneuburg steht: Die 1938 eingerichtete und bis 1993 fort geführte Lehrwerkstätte.¹⁸ (Abb. 5)

Die Korneuburger Werft bildete in rund 16 verschiedenen Berufen aus. Sie gehörte damit zu den größten Ausbildungsbetrieben in der Region. Die Lehrwerkstätte war eine feste organisatorische Einheit innerhalb der Werft, die für die Lehrlinge bis zum Ende der Lehrzeit zuständig war, auch wenn diese je nach Lehrberuf beziehungsweise Ausbildungsverlauf oft nur eine begrenzte Zeitspanne in der eigentlichen Lehrwerkstätte verbrachten. Tatsächlich verteilte sich die Lehrwerkstätte auf zwei getrennte Orte, die Metall-Lehrwerkstätte und die Tischler-Lehrwerkstätte, sodass aus dieser Sicht von „Lehrwerkstätten“ im Plural gesprochen werden sollte. Allerdings ist in den Dokumenten zur Werft häufig nur von „Lehrwerkstätte“ im Sinne der organisatorischen Einheit die Rede. Sofern keine genauere Differenzierung notwendig ist, wird daher im Folgenden die Singularform beibehalten.

Im Rahmen des Projekts wurde zunächst erhoben, welche materiellen Hinterlassenschaften sich zur Lehrwerkstätte der Alten Werft im Stadtmuseum, auf dem Werftgelände und eventuell in Privatbesitz identifizieren lassen. Insgesamt konnte so ein wichtiger Bestandteil des industrikulturellen Erbes Niederösterreichs der letzten rund 100 Jahre nachhaltig gesichert und digital dokumentiert werden, be-



Abb. 5: Schulungsraum der Lehrwerkstätte, 1993



Abb. 6: Briefbeschwerer aus der Lehrwerkstätte in der Sonderausstellung „Lernen auf der Werft“ im Stadtmuseum Korneuburg, 2024

vor Zeitzeug:innen und ihr Wissen um die Objekte und Kontexte verschwinden. Es wurde aber auch danach gefragt und festgehalten, was möglicherweise nicht (mehr) vorhanden oder in Vergessenheit geraten ist.

Typische Erzeugnisse der Lehrwerkstätte, von denen Beispiele auch ins Museum gelangten, sind Zierobjekte mit den Emblemen der Werft wie Briefbeschwerer oder Stifthalter, die als Zeugnisse der erlernten Kunstmöglichkeiten unter anderem als Geschenke an Kund:innen und Geschäftspartner:innen ebenso wie als private Präsente und Erinnerungsstücke dienten. (Abb. 6) Viele Stücke – wie Fotografien, Schulhefte oder Zeugnisse aus der Lehrzeit – befinden sich noch in Privatbesitz. Einige konnten im Rahmen der Anfang 2024 veranstalteten „Sammlungstage“ des Projekts zusammen mit den jeweiligen persönlichen Erinnerungen dokumentiert werden.¹⁹ Teilweise wurden sie auch dem Museum als wichtige Ergänzungen der Werft-Sammlung in Form von Schenkungen überlassen.

Trotz der prägenden Rolle für den Berufsweg vieler ehemaliger „Werftler:innen“ ist die Lehrwerkstätte noch kaum erforscht, monografische Studien fehlen ganz.²⁰ Daher dienten bei der Untersuchung die Befragungen von Zeitzeug:innen, vor allem ehemaligen Werft-Lehrlingen und Ausbildnern in den verschiedenen Lehrberufen, als eine zentrale Quelle.²¹ Ziel der teilstrukturierten Interviews war es, nicht nur aus

wirtschafts- und technikgeschichtlicher, sondern auch aus kultur- und sozialgeschichtlicher Sicht relevante Informationen zu den Sammlungsgegenständen, dem Werftleben als primärem Kontext für die Museumssammlung sowie möglichen Vergleichsobjekten in Privatbesitz zu generieren und auf diese Weise zu einer umfassenderen Dokumentation der Museumsobjekte beizutragen.

Dahinter stand auch die Frage, auf welche Weise sich – ausgehend von den Sammlungsobjekten – individuelle Arbeits- und Lebensverhältnisse rund um die Lehrwerkstätte rekonstruieren lassen und sich damit das materielle mit dem immateriellen Erbe verbinden lässt. Die Sichtung, Inventarisierung und Digitalisierung zuvor noch nicht näher erfasster werftrelevanter Objekte der Sammlung des Stadtmuseums sollte am Beispiel der Bestände der Lehrwerkstätte zur Schließung dieser Lücke beitragen und dabei zugleich partizipative Prozesse zur weiteren Aufarbeitung industrikultureller Bestände nachhaltig etablieren.

Schließlich ging es darum zu erfahren, welche subjektiven Perspektiven von den unterschiedlichen Generationen in Korneuburg heute auf die Objekte, die Lehrzeit und die Alte Werft geworfen werden und wie das diesbezügliche Wissen kollaborativ erforscht, dokumentiert und vermittelt werden kann. Hierzu wurde im Rahmen von intergenerativen Workshops mit ehemaligen „Werftler:innen“ und Korneuburger Schüler:innen weiteres Wissen zu den Objekten partizipativ erarbeitet, dokumentiert und für die digitale Vermittlung in Form der bestehenden „MuseumsMenschen“-Web-App aufbereitet. Neben der inhaltlichen Ebene war auf methodischer Ebene das Ziel, mit dem Ansatz der partizipativen Grundlagenforschung zugleich nachhaltige Prozesse zur weiteren Aufarbeitung industrikultureller Bestände auf einer transdisziplinären Basis zu etablieren.

Partizipative Grundlagenforschung

Das zivilgesellschaftliche Engagement für das regionale Kulturerbe und die Dokumentation kultureller Daten spielten bereits bei der Gründung vieler Stadtmuseen eine zentrale Rolle.²² Damals wie heute erfolgt(e) die Auswahl, Dokumentation, Ausstellung und Interpretation von Objekten zumeist auf Basis eines standardisierten Wissenskanons. Doch gerade lokale Sammlungen wie jene des Stadtmuseums Korneuburg sind geprägt von komplexen Beziehungen zwischen Menschen, Objekten und Orten, die sich unmittelbar auf die Bedeutungszuschreibungen auswirken.



Abb. 7: Austausch zu Dokumenten beim zweiten Sammlungstag zur Lehrwerkstätte am 21. Februar 2024

Diese Bedeutungen können auch subjektiv und emotional aufgeladen sein – im noch näher zu erläuternden Verständnis des Museums als eines „Lebendigen Archivs“²³ und „Resonanzraums“.²⁴ Um dieser Komplexität gerecht zu werden, erscheint es notwendig, museologische Ansätze zu entwickeln, die transdisziplinär, partizipativ und generationenübergreifend angelegt sind und individuelle sowie kollektive erinnerungskulturelle Identitätsmomente einbeziehen.

Ziel ist es, materielles Kulturerbe – hier besonders museale Objekte, private Erinnerungsstücke und Industrieanlagen – mit immateriellem Erbe – etwa kulturelle und soziale Alltags- und Arbeitspraktiken – zusammenzuführen, mit aktuellen Fragestellungen und individuellen Perspektiven zu verbinden und darauf aufbauend neue Formen der partizipativen Dokumentation, Kuration und Vermittlung des kulturellen Erbes im analogen wie digitalen Raum zu entwickeln. Bei einem dergestalt transdisziplinären, auf Teilhabe und Beteiligung beruhenden Ansatz werden potenziell alle Mitglieder einer Gesellschaft zu Akteur:innen der Wissensproduktion im musealen Kontext. Gemeinsam erweitern sie die bislang vielfach fachwissenschaftlich geprägten Forschungsperspektiven auf die Objekte um neue Bedeutungsschichten, die wiederum andere Zugänge für den Umgang mit Erinnerungen im lokalen und regionalen Kontext eröffnen können. (Abb. 7)

Die Auffassung von Museen als partizipativen Institutionen steht im Kontext einer bis ins 19. Jahrhundert zurückreichenden Debatte um die gesellschaftliche Relevanz und das gesellschaftliche Engagement von Museen, die in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem im anglo-amerikanischen Raum verstärkt geführt wurde und mit dem in den 1980er Jahren verbreiteten Ansatz der „New Museology“ zu einer wesentlichen Grundlage für das heutige Museumsverständnis und die heutige Museumspraxis wurde.²⁵

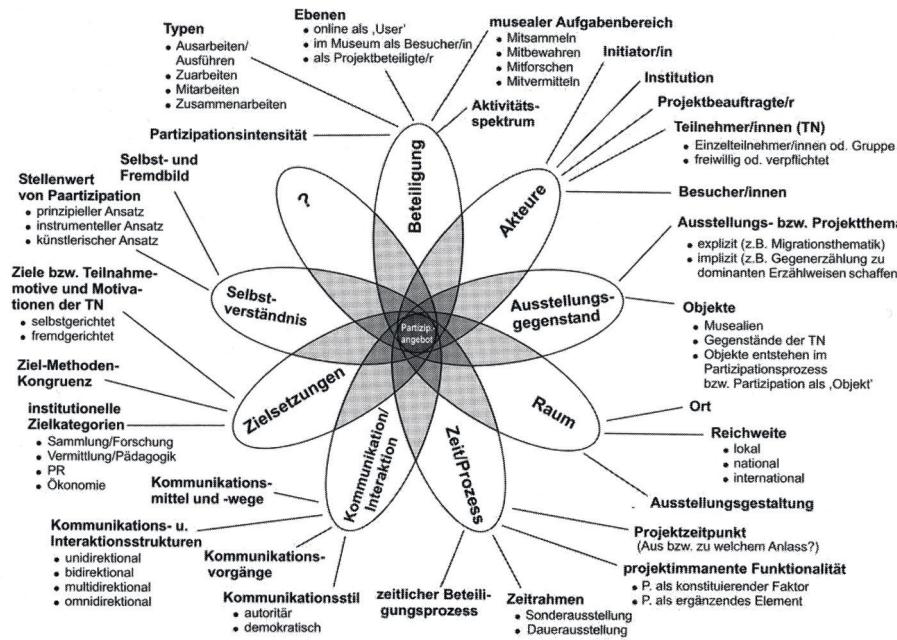


Abb. 8: Anja Piontek, „Dimensionenmodell von Partizipation im Museum“, aus: Piontek 2017, 185

Nina Simon erweiterte diese Auffassung des Museums als „sozialer Ort“ um den dezierten Ruf nach Partizipation und im gleichnamigen Buch um die konkrete Fordeung nach einem „Partizipativen Museum“ (2010), das Raum für unterschiedliche Möglichkeiten der Besucher:innenbeteiligung bietet.²⁶ Simons in fünf Stufen aufgebautes Modell reicht von einfachen Interaktionsangeboten bis hin zur Übertragung eigenständiger kuratorischer Tätigkeiten, wobei die Deutungshoheit auf die Besucher:innen übergeht.

Der von Simon mitgeprägte „participatory turn“ der 2000er- und 2010-er Jahre bildet den Gegenstand einer umfangreichen theoretisch-empirischen Studie von Anja Piontek zur Frage von „Museum und Partizipation“. Piontek kritisiert angesichts der Komplexität von Beteiligungsweisen Stufenmodelle wie jenes von Nina Simon als zu vereinfachend und entwickelt ihrerseits ein „Dimensionenmodell“ von Partizipation im musealen Kontext, bei dem die einzelnen Ebenen und Aspekte nicht auf-

einander aufbauen, sondern ineinandergreifen.²⁷ Piontek identifiziert ausgehend von ihren empirischen Analysen musealer Beteiligungsangebote acht Haupt-Dimensionen, die jedoch grundsätzlich erweiterbar sind: Beteiligung, Akteure, Ausstellungsgegenstand, Raum, Zeit/Prozess, Kommunikation/Interaktion, Zielsetzungen, Selbstverständnis.²⁸ (Abb. 8)

Die von Piontek angeführten Aspekte waren auch für die partizipativen Teile des Projekts „Industriekultur im Dialog“ leitend, wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß. So entfiel die Dimension „Ausstellungsgegenstand“ weitgehend, da im Rahmen des Projekts kein partizipatives Ausstellungsformat geplant war. Stattdessen erfolgte die Präsentation der Ergebnisse aus den intergenerativen Workshops in Form von ko-kreativen Beiträgen für die bestehende „MuseumsMenschen“-Web-App und erweiterte damit die Dimension der Präsentation um jene der Vermittlung im digitalen Raum.²⁹

Generell ist anzumerken, dass sich die bisherigen partizipativen Modelle in Zusammenhang mit der Museumsarbeit primär auf die Felder Ausstellungsgestaltung und Vermittlung beziehen. Hingegen wird die Forschung nicht oder höchstens kurz behandelt – obwohl es sich um eine der zentralen Museumsaufgaben handelt, die in der 2022 beschlossenen ICOM-Museumsdefinition als wesentliche Voraussetzung für die Generierung neuer Zugänge und der Erweiterung des Wissens zu Sammlungen und Objekten – und damit das Museum als Wissensinstitution – an die erste Stelle positioniert wurde.³⁰

Um diese Lücke zumindest teilweise zu füllen, wurde im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ auf die seit Ende des 20. Jahrhunderts zunehmend etablierte Methodik von Citizen Science zurückgegriffen, die auch in den Kulturwissenschaften und im Museumsbereich Anerkennung gefunden hat.³¹ Die Formen der Teilhabe bei dieser Art der Bürger:innenforschung können je nach Forschungssetting beziehungsweise individueller Entscheidung der Citizen Scientists variieren – von einfacher, angeleiteter Datensammlung bis hin zu eigenständiger Erhebung und Analyse von Daten, der (Mit-)Gestaltung von Forschungsdesigns ebenso wie von Qualitäts- und Evaluierungskriterien.³² Im Projekt bestanden unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten: im Rahmen der Sammlungstage, Zeitzeug:innen-Interviews und intergenerativen Workshops. Sie reichten von der Mitwirkung an der Datenerhebung bis zu selbstständiger, ko-kreativer Forschungs- und Vermittlungstätigkeit.³³



Abb. 9: Zeitzeug:innen-Interview mit dem ehemaligen Betriebselektriker-Lehrling Harald de Boer, 2024



Abb. 10: Intergenerativer Workshop mit Herbert Mannhart am 30. Januar 2024

Bei den Zeitzeug:innen-Interviews stand zunächst die Datenerhebung zu den Objekten und ihren Kontexten im Vordergrund. (Abb. 9) Um allen Interviewten im Sinne von Citizen Science im Anschluss die Möglichkeit zu geben, an der Analyse und Interpretation der Daten mitzuwirken und Feedback etwa auch zu Lücken und Widersprüchen zu geben, lud das Projektteam zu einem Abschlussworkshop ein, bei dem ausgewählte Passagen aus den Interviews besprochen wurden. Einige der Zeitzeug:innen nahmen außerdem an den intergenerativen Workshops teil.³⁴ Dort ging es im Hinblick auf den partizipativen Forschungsansatz um die Entwicklung eigenständiger Zugänge zu den Objekten und die Ausverhandlung der Analyse der Daten in den einzelnen Teams ebenso wie um die selbständige Gestaltung der Wissensvermittlung.

Das Grundlagenforschungsprojekt konnte dabei auf die Erfahrungen aus dem 2021 im Stadtmuseum Korneuburg in Kooperation mit der Universität für Weiterbildung Krems durchgeführten intergenerativen Pilotprojekt „MuseumsMenschen im Schaudepot“ zurückgreifen.³⁵ Teilnehmer:innen waren Korneuburger Senior:innen und Jugendliche, die sich freiwillig für eine Mitarbeit gemeldet hatten. Im Zuge der Projekt-Workshops wurde generationenspezifisches, lokales Wissen zu den Objekten aus der Museumssammlung geteilt und gemeinsam in Text- und Medieninhalte der „MuseumsMenschen“-Web-App des Stadtmuseums Korneuburg überführt. Bürger:innen unterschiedlichen Alters wirkten im generationenübergreifenden Dialog an der Kuratierung und Vermittlung der Objekte im digitalen Raum mit. Projektbegleitend wurde eine Teilnehmer:innenbefragung und eine qualitative Nutzer:innen-



Abb. 11: Abschlusspräsentation zur Intergenerativen Projektwoche am 2. Februar 2024

studie durchgeführt. Beide versprachen im Hinblick auf kollaborative Wissensgenerierung und ko-kreative Entwicklung userzentrierter, intergenerativer, digitaler Vermittlungsformate in lokalen Museumskontexten eine hohe zukünftige Bedeutung.³⁶

Die auf den Ergebnissen des Pilotprojekts aufbauenden, im Projekt „Industriekultur im Dialog“ entwickelten und umgesetzten Formen des generationenübergreifenden Forschens

im Museum zielten insbesondere darauf ab, bei jungen Menschen ein historisches Bewusstsein zu fördern und ihre Beziehung zur Stadt und ihrem industrikulturellen Erbe zu stärken – und zugleich ihre individuellen Sichtweisen auf die Stadt und die Alte Werft sichtbar zu machen. (Abb. 10) Alle am Projekt Beteiligten wurden als Expert:innen für ihre jeweilige Perspektive auf die Objekte und auf die Werft wahrgenommen. Neben dem Blickwinkel ihrer Generation brachten die Jugendlichen zudem ihr Wissen und ihre Medienkompetenz im digitalen Bereich ein, während die älteren Menschen Einblicke in persönliche Erinnerungen zu den Objekten und ihren Kontexten gaben. Im Dialog setzten sie sich gemeinsam mit der Werft- und Stadtgeschichte auseinander und beschäftigten sich mit darüberhinausgehenden Themen wie Erinnerungskultur, Gedächtnisarbeit, Identität(en), aber auch der Ausverhandlung von Widersprüchen und Konflikten.

Der dialogische Ansatz diente der gemeinsamen Reflexion, dem Meinungs- und Erfahrungsaustausch, der Wissensweitergabe sowie der Verständigung zwischen den Generationen. Im gemeinsamen ko-kreativen und ko-kurativen Prozess wurden die Objekte nicht nur aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet, verstanden und interpretiert – es entstand auch neues Wissen, das (digital) dokumentiert, geteilt und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. (Abb. 11) Im Rahmen der Workshops wurden auch grundlegende museologische Fragestellungen etwa im Hinblick auf die Bedeutungszuschreibung thematisiert.

Bei dem im Projekt verfolgten Ansatz der partizipativen Grundlagenforschung und intergenerativen Wissensarbeit im Museum sollten die Objekte einerseits Sprechanlass sein und zur Erinnerungsarbeit anregen, gleichzeitig wurden aber auch Informationen und Interpretationen zu den Objekten gesammelt. Ein solcher Zugang kann mit dem von Jörg Zaun beschriebenen Ansatz des „Spurenlesens“ verglichen werden:

„Doch wird die Spur erst durch den Akt des ‚Lesens‘ zur Spur. [...] Spurenlesen ist so verstanden nicht nur archaisches Überbleibsel, Orientierungs- und Überlebenstechnik aus einer vorwissenschaftlichen Zeit, sondern gleichermaßen Grundlage wissenschaftlicher Tätigkeit.“³⁷

Objekte selbst sprechen nicht – wie sie interpretiert werden, hat viel damit zu tun, wer sie interpretiert und wer unter welchen Umständen die „Spur liest“.³⁸ Dies führt dazu, dass jede „Spur“, ausgehend von der jeweiligen persönlichen ebenso wie kollektiven Erinnerung, sehr unterschiedlich gelesen werden und das „Lesen“ von Spuren ein dynamischer Prozess ist, der sich über die Zeit verändern kann.

In den Zeitzeug:innen-Interviews spielten beim „Spurenlesen“ unter anderem wirtschaftliche, technische, kulturelle und soziale, aber auch geschlechtsspezifische Faktoren eine Rolle. Sie wurden in den intergenerativen Workshops um generationenspezifische und mediale Faktoren erweitert. Durch die partizipative Grundlagenforschung zu den Objekten, ihren Entstehungskontexten ebenso wie ihrer (musealen) Überlieferung und Bedeutungsgenerierung auf der Basis von Citizen Science entstanden multiple Sichtweisen und Interpretationen im Hinblick auf die Objekte und Dokumente der Lehrwerkstatt, die sich häufig ergänzen und ein umfassenderes Bild liefern. Es waren jedoch immer wieder auch widersprüchliche Wahrnehmungen zu verzeichnen.

Museen als „Lebendige Archive“

Gerade lokale Sammlungen sind oft von komplexen Beziehungssystemen geprägt, bei denen sich die Objekte mit persönlichen Geschichten und Erfahrungen verknüpfen. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Zuschreibung von Bedeutungen aus. Bedeutung kann dabei im Sinne des von Katrin Pieper beschriebenen Museums als „Resonanzraum“ sehr subjektiv und emotional gefärbt sein und individuelle wie kollektive Erinnerungen einbeziehen.³⁹ Amalia Sabiescu hat dieses Verhältnis von Museum,

Erinnerungen, ihrer Aktivierung und Aktualisierung als „Lebendiges Archiv“ („Living Archive“) beschrieben:

„Thus, the tacit narratives ingrained in the record become meaningful in association with the contemporary context that frames their creation or transformation. This lens opens up several interpretive routes for living archives. It enables us to see living archives as sites of multiple interpretations spread across time and space, and between human agents and memory objects. These interpretations can hinge on matters of politics, inclusion and exclusion, identity building or denial.“⁴⁰

Um Museen als „Resonanzräume“ und „Lebendige Archive“ weiter zu aktivieren, wurden im Projekt „Industriekultur im Dialog“ museologische Ansätze verfolgt, die nicht nur partizipativ im Sinne von Simon, Piontek und der Museumsdefinition von ICOM sind, sondern auch generationenübergreifende Konzepte einbeziehen, individuelle wie kollektive Erinnerungsarbeit berücksichtigen und Bedeutungskonstitution als vielstimmigen Austausch und Ausverhandlung begreifen.

Das Verständnis von Museen als „Lebendigen Archiven“ beruht dabei in Vielem auf der Idee des Dialogs, wobei die Umsetzung insbesondere in Bezug auf museale Forschungssettings als wesentlichen Elementen der Wissens- und Bedeutungsproduktion noch in der Anfangsphase ist. Ziel einer partizipativen Grundlagenforschung im Museum ist es, materielles Erbe in Form von Sammlungsobjekten mit immateriellem Erbe – wie etwa kulturellen und sozialen Praktiken des Alltags und der Arbeit – und persönlichen Erinnerungen zusammenzuführen und generationsübergreifende Formen der Dokumentation, Kuration und Kommunikation unter Berücksichtigung heutiger Perspektiven zu entwickeln. Dies geschieht methodisch vor allem mittels Kollaboration, Ko-Kreation und Ko-Evaluierung.

Der dem konkreten Projekt zugrundeliegende Citizen Science-Ansatz hat ange- sichts des bürgerlichen Engagements bei der Gründung und weiteren Entwicklung von Stadt- und Regionalmuseen seit dem 19. Jahrhundert zwar eine gewisse Tradition, ist in Bezug auf die partizipative wie intergenerative Methodik jedoch neu. Während Partizipation im Museum, wie erwähnt, bislang vielfach als primär vermittelnerische Haltung gedacht wird, ging es im Projekt „Industriekultur im Dialog“ um die Entwicklung partizipativer Methoden der Forschung, konkret der Objekt- und Sammlungsforschung. Die Beteiligten – Schüler:innen ebenso wie Senior:innen – wurden



Abb. 12: Abschlusspräsentation der Intergenerativen Workshops am 2. Februar 2024

und für die weitere Forschung zur Verfügung gestellt.

Auch hier wurde im Sinne der partizipativen Grundlagenforschung und des Citizen Science-Ansatzes darauf geachtet, dass sich die jeweiligen Interviewpartner:innen über die individuellen Interpretationen zu den ausgewählten Objekten und Kontexten hinaus mit eigenen, neuen Aspekten einbringen konnten. Zudem waren sie eingeladen worden, eigene Gegenstände und Dokumente in Zusammenhang mit der Lehrzeit einzubringen, um die kuratorische Vorauswahl um neue Themen zu erweitern, was auch nahezu alle Teilnehmer:innen wahrnahmen.

Die Zeitzeug:innen-Interviews sollten nicht nur aus handwerks- bzw. technikgeschichtlicher, sondern auch aus kultur- und sozialgeschichtlicher Sicht wichtige Informationen zu den Sammlungsgegenständen, dem Werftleben als primärem Kontext für die Entstehung und ursprüngliche Funktion der Objekte sowie zur Identifizierung möglicher, etwa noch in lokalem Privatbesitz befindlicher Vergleichsobjekte generieren. Auf diese Weise konnten sie in vielen Fällen zu einer umfassenderen Dokumentation der Museumsobjekte beitragen und die enge Verbindung zwischen materiellem und immateriellem kulturellem Erbe verdeutlichen.

Stadt- und Regionalmuseen kommt heute mehr denn je eine große Bedeutung zu – für das kulturelle Bewusstsein, die Entwicklung sozialer Identitäten und den

dabei zu zentralen Akteur:innen der Wissensproduktion im Museum und erweiterten so das bislang meist fachspezifische Forschungs- und Erkenntnisspektrum um neue Wissensbereiche. (Abb. 12)

Der gewählte mikrohistorische Ansatz, ausgehend von den Sammlungsobjekten zur Werft und zur Lehrwerkstatt, sollte in weiterer Perspektive dazu beitragen, vertiefte Erkenntnisse über den generellen Umgang mit beziehungsweise den Dialog über Erinnerungen im kommunalen Kontext zu generieren. So werden die Stimmen von Zeitzeug:innen als historische Quellen bewahrt, die Gespräche und ihre Entstehungskontexte dokumentiert, transkribiert

Austausch darüber sowie als Motoren für nachhaltige Bildung und intergenerative Wissensgenerierung und -vermittlung – auch zur lokalen Industriegeschichte und Industriekultur. Eng mit dem Konzept des „Lebendigen Archivs“ verknüpft ist daher die Idee des Stadtmuseums als „Geschichtsspeicher“, ähnlich wie dies die Bewohner:innen der Stadt sind.⁴¹ Die Ausrichtung des kultur- und sammlungswissenschaftlichen Forschungsprojekts zielte daher insbesondere auch auf die individuellen, identitätsstiftenden Momente der Erinnerung und die digitale Dokumentation der Vielstimmigkeit ab.

Im Rahmen ihrer Studie zu historischem Lernen anhand von videografierten Zeitzeug:innen-Interviews hat Irmgard Bibermann die Vorteile eines solcher biografischen, von persönlichen Perspektiven, Erzählungen und Erinnerungen geprägten Geschichtsvermittlung insbesondere für Jugendliche dargelegt:

„Es zeigt sich immer wieder, dass Lernen aus der Geschichte den Schüler:innen leichter fällt, wenn sie sich mit den Erzählungen von Menschen beschäftigen, die aus der eigenen Region, der eigenen Stadt stammen: Sie kennen die Straßen, Gebäude und Plätze, von denen die Menschen im Interview sprechen, und können so leichter Bezüge zur eigenen Lebenswelt herstellen – die Geschichte rückt ihnen näher.“⁴²

Für die Rolle von Museen und Gedenkstätten als „Ermöglichungsarten“ intergenerativer Kommunikation interessierte sich auch die Museums- und Kulturerbe-Theoretikerin Laurajane Smith im Rahmen ihrer Studie zu den emotionalen Dimensionen des kulturellen Erbes.⁴³ Sie untersuchte vor allem die Art und Weise, wie Kulturerbeinstitutionen innerhalb von Familien für den Austausch und die Verbindung zwischen den Generationen und die aktive familiäre „Erinnerungsarbeit“ genutzt werden. Dabei gehen die persönlich hergestellten Bezüge oft über die vom Museum bereitgestellten Bedeutungsangebote hinaus, wobei auch die emotionale Ebene berührt wird:

„Artefacts, displays or the site itself are used as familial ‚aide-mémoire‘ to construct familial narratives and acts of intergenerational communication – imagined or actual. The performative aspect of intergenerational communication constructs and transmits familial stories, memories and identity and the social and ideological values that inform and underpin these.“⁴⁴



Abb. 13: Schüler forschen zur Lehrwerkstätte während der Intergenerativen Projektwoche, 1. Februar 2024

Im Projekt „Industriekultur im Dialog“ konnte das von Smith und Bibermann beschriebene „Lernen über die Generationen hinweg“ durch einen Ansatz des „Forschens über die Generationen hinweg“ erweitert werden. Schüler:innen und Senior:innen erhielten die Möglichkeit, gemeinsam aktiv forschend tätig zu werden. Als Citizen Scientists wurden sie zu Expert:innen für ihre Sicht auf die Museumsobjekte, die Werftgeschichte und die Stadt. (Abb. 13) Die Workshops im Rahmen der Projektwoche boten den Rahmen, um gemäß des zugrundeliegenden Dialog-Ansatzes gemeinschaftlich über die Werft, die Objekte, die persönlichen Erinnerungen und Positionen nachzudenken, Meinungen zu bilden, Erfahrungen auszutauschen, Wissen zu teilen und eine Brücke zwischen den Generationen schlagen. Hierbei wurden Objekte aus diversen Perspektiven betrachtet, verstanden und interpretiert und es konnte in diesem Prozess neues Wissen erzeugt werden.

In den während der Projektwoche entstandenen Web-App-Chats werden ausgewählte Objekte zu „Storytellern“ über die Alte Werft und den Alltag in der Lehr-



Abb. 14: Das Projektteam bei der Konzeption der Intergenerativen Workshops, 10. Januar 2024

werkstätte.⁴⁵ Damit wird die Geschichte der Lehrwerkstätte und der Alten Werft sowie die mit ihr verbundenen Objekte, individuellen Erinnerungen und Perspektiven für die lokalen Publika und Interessierte sichtbar und zugänglich gemacht und können zur eigenen Erinnerungsarbeit und weiteren Forschung anregen.

Das Grundlagenforschungsprojekt hatte zum Ziel, im Hinblick auf die Dokumentation und Erforschung industrikultureller Sammlungen neue Wege und Ansätze zu entwickeln. Konkret wurden erweiterte Methoden der Objektdokumentation und -forschung erprobt und implementiert, die mit

ihrer partizipativen und intergenerativen Ausrichtung die einstigen Produzent:innen und User:innen der Museumsobjekte als Expert:innen aktiv in Forschungs- und Deutungsprozesse einbezogen und diese auch von ihnen mitgestalten ließen. Oft entstand der Wunsch, sich weiter aktiv an der Museumsarbeit zu beteiligen und im Sinne von „Citizen Humanists“ zur Erforschung der Stadtgeschichte und den Objekten der Alten Werft beizutragen.

Eine zentrale Rolle für das Gelingen des Projekts spielten nicht zuletzt die Kooperation und der wissenschaftliche Austausch von Universität und Museum sowie von der Trias Universität – Museum – Schule im Sinne eines transinstitutionellen Dialogs mit dem Ziel der Aushandlung, Sichtbarmachung, Vermittlung und Teilhabe an und von Wissen und Forschung zum gemeinsamen (industrie-)kulturellen Erbe. (Abb. 14)



- Kapitel 2
Die Lehrwerkstätten der Schiffswerft Korneuburg

Die Lehrwerkstätten der Schiffswerft Korneuburg

Von den Zünften zur dualen Ausbildung

Vom Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung war die Lehre an den meisten Orten zünftisch organisiert.¹ Die Einzelheiten wie Dauer, Inhalte und Gesellenstück waren in den jeweiligen Zunftregeln festgehalten. In der Regel wurden nur männliche Lehrlinge in Handwerksberufen ausgebildet, das Eintrittsalter war zwischen 12 und 15 Jahren. Ein Lehrling erhielt keine Vergütung, vielmehr mussten seine Eltern oder ein Vormund ein Lehrgeld an den Lehrherrn entrichten, sofern die Lehre nicht in der elterlichen Werkstatt absolviert wurde. Das Lehrgeld deckte neben der Ausbildung oft auch die Kosten für den Unterhalt (Essen und Unterbringung), denn mit dem Lehrbeginn wurde der Lehrling zumeist in den Haushalt des Meisters aufgenommen, der bis zum Lehrabschluss für ihn verantwortlich war. Der Lehrling war zu Gehorsam, treuem Dienst und korrektem Verhalten verpflichtet. Üblicherweise dauerte eine Lehre zwischen drei und fünf Jahren und endete mit der Präsentation des Gesellenstücks vor den Zunftmeistern.

Duale Ausbildung in Österreich

In den Ländern Österreich, Deutschland, Schweiz, Dänemark und Niederlande ist ein duales Ausbildungssystem für Lehrberufe gesetzlich vorgegeben. In Österreich stellte die Erlassung der liberalen Gewerbeordnung (1859), die die Zünfte aufhob und eine weitestgehende Gewerbefreiheit sowie ein neues Handelsgesetzbuch (1892) einführte, eine wichtige Voraussetzung für die Modernisierung die Lehrlingsausbildung in Richtung der dualen Ausbildung dar.²

Schon seit dem 19. Jahrhundert hatte sich neben den im Meisterbetrieb geführten Ausbildungsformen ein Sonntagsunterricht entwickelt, der als Vorläufer der späteren Fortbildungsschule angesehen werden kann und ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch diese abgelöst wurde. 1897 wurde schließlich in einer Gewerberechtsnovelle die Fortbildungsschulpflicht eingeführt. Die Gewerbeordnung mit ihren verschiedenen Novellen wurde für lange Zeit zur Grundlage der betrieblichen Lehrlingsausbildung.

Erst das Berufsausbildungsgesetz von 1970 löste die noch immer im Wesentlichen auf der Gewerberechtsreform von 1907 basierenden Bestimmungen ab.³ Dem Bundesgesetz über die Berufsausbildung von Lehrlingen zufolge beginnt eine Lehre normalerweise nach dem Pflichtschulabschluss (9. Schuljahr) und dauert zwischen zwei und vier Jahren. Die bzw. der Auszubildende muss sozialversichert sein und ihr bzw. ihm steht eine Vergütung (Lehrlingsentschädigung) zu, die üblicherweise nach Lehrjahren gestaffelt ist. Am Ende erfolgt eine Lehrabschlussprüfung, nach deren Bestehen ist sie bzw. er Gesellin bzw. Geselle (Gewerbebereich) oder Facharbeiterin bzw. Facharbeiter (Industriebereich). Die Ausbildung wird dual durchgeführt, d. h. ein Lehrling ist sowohl Auszubildende bzw. Auszubildender in einem Betrieb als auch Schülerin bzw. Schüler einer Berufsschule. Dabei sollen 80% der Ausbildungszeit in der praktischen betrieblichen Ausbildung zugebracht werden und 20% in der Berufsschulausbildung erfolgen. Mit Stand Jänner 2024 gibt es in Österreich 227 Lehrberufe mit einer Lehrzeit von zwei bis vier Jahren.

Werftgründung und frühe Lehrlingsausbildung

Die Gründung der Reparatur- und Schleppbauwerft Korneuburg erfolgte im Jahr 1852 durch die „Erste privilegierte Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft“, kurz DDSG, die den Korneuburger Altarm zwischen der Insel „Sonnagl“ und dem linken Donauufer bereits in den Vorjahren als Winterstandshafen für einen Teil ihrer Schiffe nutzte.⁴ Die DDSG, gegründet 1829, errichtete ihre Hauptwerft 1835 in Altofen (Ungarn).⁵ Die Werft in Korneuburg war zum Zeitpunkt der Gründung ein Filialbetrieb der Hauptwerft und beschäftigte auf dem vom der Stadtgemeinde Korneuburg angekauften Grundstück mit einer Fläche von 12.000 m² um die 60 Mitarbeiter. Zu Beginn stellte die Werft Warenboote aus Holz her und führte Reparaturen auf Dampfschiffen und Güterkähnen durch. In den Folgejahren wurde das Werftgelände laufend erweitert, die Mitarbeiterzahl erhöhte sich auf bis zu 270 Personen. GLANZ und VINDOBONA waren 1897 die ersten in der Werft Korneuburg gebauten Dampfzugschiffe, Güterkähne bis zu 1.000 t Tragkraft waren das Hauptprodukt. (Abb.1)

Ab 1908 konnte die Werft durch die Errichtung von festen Gebäuden wie der Maschinenbauhalle, dem Administrationsgebäude, der Portierloge mit Einfahrtstor, welche die Holzbaracken ersetzten, wesentlich modernisiert werden. Die Errichtung einer dritten Stapelanlage 1913 im westlichen Werftbereich ermöglichte den Serien-

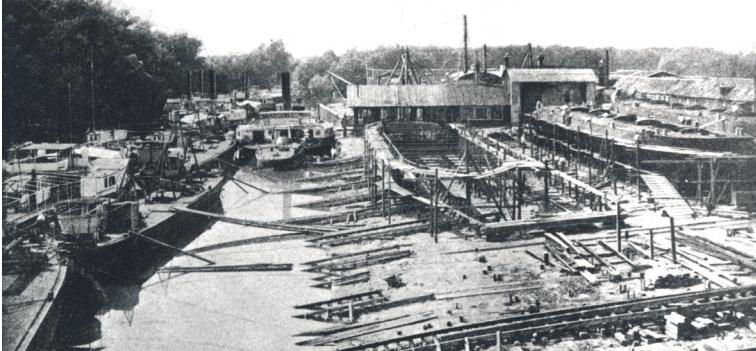


Abb. 1: Die Schiffswerft Korneuburg um 1900

bau von hölzernen Warentransportbooten, die heute noch vorhandene Schopperhütte (Objekt 84) erinnert an diese Anlage.

Um die Stammarbeiterschaft in der Nähe der Werft zu haben und sie mit ihren Familien stärker zu binden, errichtete die DDSG vor dem Werftgelände eine Arbeitersiedlung, die „Kolonie“, mit 48 für die damalige Zeit modernen Wohnungen mit entsprechender Infrastruktur und eine Villa für den Werftleiter. Die Anlage konnte 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, bezogen werden. (Abb. 2) Während des Ersten Weltkriegs hatte die DDSG und somit auch die Werft durch die Einziehung vieler Mitarbeiter zum Militärdienst allerdings mit Personalmangel zu kämpfen.

Durch den Zerfall der Donaumonarchie nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und den Vertrag von Saint Germain (1919) standen die DDSG und mit ihr die Korneuburger Werft vor einer völlig neuen Situation. Neben den Verlusten von Schiffen durch Kriegseinwirkung musste die DDSG nach dem Krieg fast die Hälfte ihrer Schiffe abgeben und verlor auch ihre Privilegien wie das Recht der Befahrung der Donau Nebenflüsse. Durch die wertlos gewordenen Kriegsanleihen herrschte im nun kleinen Deutsch-Österreich (ab 21. Oktober 1919 Republik Österreich) Kapitalnot, große Aktienteile der Industrie gingen in ausländischen Besitz über, ebenso ganze Unternehmen wie die DDSG und somit auch die Werft. Da das Kapital für Schiffsneubauten fehlte, musste mehr als die Hälfte der Belegschaft freigestellt und Kurzarbeit mit 30 Wochenstunden eingeführt werden. Die daraus entstandenen sozialen Unruhen, be-



Abb. 2:
Arbeiterwohnsiedlung „Kolonie“ von 1916

Abb. 3:
Schmiedepartie mit Lehrlingen 1920

dingt durch die wirtschaftliche und politische Lage, fanden in den Februarkämpfen 1934 ihren Höhepunkt und endeten auf nationaler Ebene im Ständestaat.⁶ (Abb. 3)

1935 konnte in der Werft unter anderem der damals modernste Schiffsauflieger mit einer Tragkraft von 600 Tonnen errichtet werden. In dieser Zeit entwarf und baute die Werft moderne Güterkähne, deren Rundspantsystem bereits geschweißt war, die Außenhaut wurde weiterhin genietet. Die Entwicklung und der Bau einer neuen Schiffs- type durch die Werft Korneuburg im Jahr 1937, der sogenannten Feldherrenklasse, brachte eine wichtige Modernisierung des Güterfrachtverkehrs für die DDSG.⁷ (Abb. 4)

Unter den damals 430 Beschäftigten befanden sich auch Lehrlinge in verschiedenen Berufen. Einer davon war Oskar Absolon (1891–1967), später Betriebsratsobmann, der seine Biografie im Buch „Die Arbeiter an der Donau“ dokumentierte.⁸ Absolon begann 1936 nach einer Aufnahmeprüfung, die der damalige Werftleiter, Zentralinspektor Norbert Weber, durchführte, seine Lehre als Maschinenschlosser. (Abb. 5) Von den 45 Bewerbern um eine Lehrstelle bestanden nur neun die rigorose Aufnahmeprüfung. Da es 1936 noch keine Lehrwerkstatt gab, wurden die Lehrlinge gleich vom ersten Tag an, nach einer Vorstellrunde im Lohnbüro, bei den Meistern und Vorarbeitern einer Arbeitspartie zugeteilt.

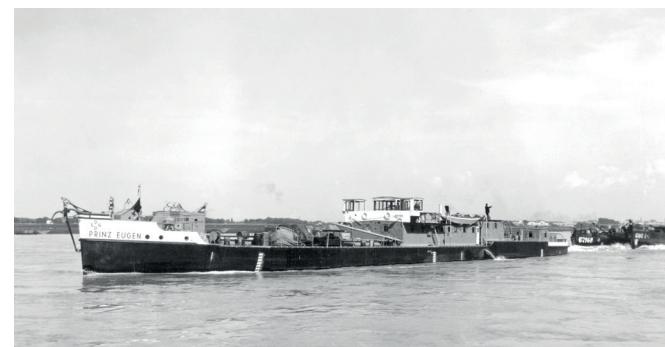


Abb. 4: Motorgüterzugschiff PRINZ EUGEN 1937

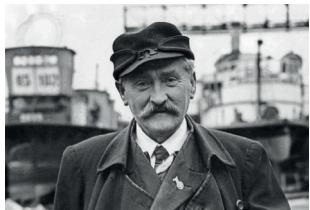


Abb. 5: Zentralinspektor DI Norbert Weber, Werftleiter von 1925 bis 1938
Abb. 6: Diesel-elektrisches Fahrgastschiff STADT WIEN, Baujahr 1939

Der „Anschluss“ an NS-Deutschland und die Einrichtung von Lehrwerkstätten

Der „Anschluss“ Österreichs an NS-Deutschland am 12. März 1938 führte politisch, wirtschaftlich, sozial, kulturell und militärisch zu einer Neuorganisation des österreichischen Gebietes samt einer Namensänderung in die nunmehrige „Ostmark“. Auch die Werft blieb von den politisch-ideologisch motivierten Änderungen durch den NS-Staat nicht verschont. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jüdischer Abstammung und dem Regime nicht genehme Personen hinderte man am Betreten des Arbeitsplatzes, es kam auch zu Verhaftungen.⁹ Die DDSG und mit ihr die Werft wurden an die „Reichswerke Hermann Göring“ angeschlossen.¹⁰ Die noch im Ständestaat von der DDSG an die Werft Korneuburg in Auftrag gegebenen modernen Fahrgastschiffe STADT WIEN und STADT PASSAU mit Diesel-Elektroantrieb gingen 1939 und 1940 bereits unter der Hakenkreuzfahne als „Kraft durch Freude“-Schiffe in Betrieb.¹¹ (Abb. 6)

Die Schiffswerft Korneuburg erfuhr, als kriegswichtiger Betrieb eingestuft wie alle Werften im deutschen Reich, den größten Ausbau ihrer Geschichte bis zu diesem Zeitpunkt und eine wesentliche Modernisierung des Betriebs: Auf der sogenannten „Insel“ entstanden drei Neubauhellinge mit je drei Bauplätzen. Der Werfthafen wurde wesentlich verbreitert, ein Hangar aus Frankreich, Baujahr 1926, wurde als Schiffbauhalle adaptiert (Objekt 100).

Wie in den meisten Diktaturen üblich, lief nun alles, darunter der Schiffbau, gemäß einer organisierten Planwirtschaft ab. Gesteuert von der DDSG-Zentrale in Wien, erfolgte die Verteilung der Schiffbauaufträge an die Donau-Werften DDSG-Korneuburg, DDSG-Obuda, Deggendorf, Ganz-Budapest, Gute Hoffnungshütte-Werft Wien, Hitzler-Regensburg, Jucho-Dortmund, Linz, Ruthof-Regensburg. Für die Werft Korneuburg waren nach diesem Konzept die Aufträge für den Bau von 15 Zugschiffen, neun Güterkähnen und 55 Tankkähnen vorgesehen.



Abb. 7: Metall-Lehrwerkstatt 1940



Abb. 8: Schweiß- und Schmiedeausbildungsraum 1940

Tatsächlich lief nach dem Ausbau der Werft zunächst die Produktion von Fluss Schiffen auf vollen Touren, mit dem Fortschreiten der Kriegshandlungen verlagerte sich der Schwerpunkt des Bauprogramms auf die Rüstung. Die Werft Korneuburg lieferte insgesamt drei Hochseekriegstransporter, fertigte acht Schwarzmeereinheitsschiffe, acht Marinefährprahme und für deutsche Werften U-Boottürme und Achtersteven.

Die ersten Lehrwerkstätten

Die großen Industriebetriebe in Deutschland bemühten sich Anfang des 20. Jahrhunderts, die Ausbildung von Facharbeitern zu normieren. 1926 begann die Entwicklung von Berufsbildern, 1929 folgte der Entwurf eines Berufsausbildungsgesetzes zur Diskussion im Reichstag.¹² Nach dem „Anschluss“ Österreichs an NS-Deutschland erfolgte auch die Gleichschaltung der Berufsausbildung, welche die Einrichtung von Lehrwerkstätten in Großbetrieben zur Folge hatte. Davon war auch die DDSG-Schiffswerft Korneuburg betroffen.

In der zwischen 1935 und 1938 errichteten südseitigen Verlängerung der ersten Schiffbauhalle, Objekt 64 (heute Objekt 176), wurde 1939 eine für die damalige Zeit überaus moderne Lehrwerkstatt eingerichtet, in der den Lehrlingen in einem Jahr die Grundfertigkeiten der Metallbearbeitung vermittelt wurden.¹³ (Abb. 7, 8)

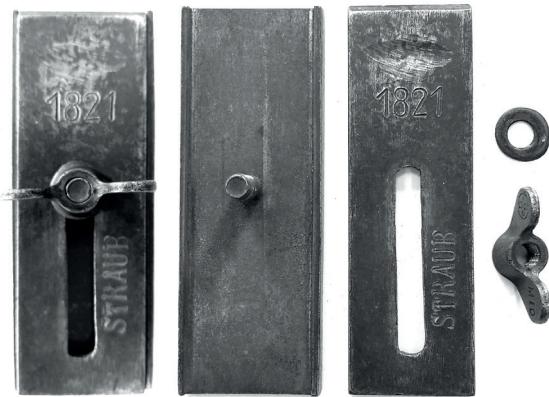


Abb. 9: Von Karl Straub in der Lehrwerkstatt angefertigtes Streichmaß

Als einer der ersten Lehrlinge begann am 30. September 1940 Karl Straub seine dreijährige Ausbildung als Bauschlosserlehrling in der neuen Lehrwerkstatt. Nach seiner Facharbeiterprüfung am 24. Februar 1944 wurde er am 31. Mai 1944 zum Dienst mit der Waffe einberufen, geriet 1945 in russische Gefangenschaft und konnte erst am 8. Juli 1949 wieder in die Werft eintreten. In seiner Zeit in der Lehrwerkstatt hat er unter anderem ein Streichmaß angefertigt, welches bis heute in Familienbesitz ist und verwendet wird.¹⁴ (Abb. 9)

Im Objekt 63, ehemalige Energiezentrale der Werft, waren ab 1937 die Tapezierer- und die Tischlerwerkstatt untergebracht. Ab 1938 richtete man im ersten Stock des Gebäudes die Tischler-Lehrwerkstatt ein. Die Tischlerlehrlinge blieben im ersten Lehrjahr ebenfalls in der Lehrwerkstatt, um die Grundbegriffe der Möbeltischlerei zu lernen.

Ohne Lehrwerkstättenausbildung erfolgte die Ausbildung im kaufmännischen Bereich. Als Vorbereitung für seine Lehre als kaufmännischer Bürolehrling besuchte Karl Leitner von April bis Juli 1942 einen Abendkurs in Maschinenschreiben. Seine am 25. August 1942 begonnene Lehre musste er wegen Kriegsdienstes ab 28. August 1944 unterbrechen. Er geriet am 23. April 1945 in amerikanische Kriegsgefangenschaft und kehrte erst am 18. Dezember 1946 wieder heim. Karl Leitner schloss seine Lehre mit der Kaufmannsgehilfenprüfung am 25. Mai 1948 ab und war in der Werft bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1986 im Lohnbüro tätig.¹⁵

Widerstand, Fremdarbeiter und Kriegsgefangene in der Werft in der NS-Zeit

Die meisten Arbeiter der Werft waren mit den diktatorischen und menschenverach-

Wegen Hochverrats zum Tode Verurteilte:

Josef Schwarzböck	– Todesstrafe – hingerichtet in Wien am 15. Februar 1943
Franz Czak	– Todesstrafe – hingerichtet in Wien am 17. Mai 1943
Hans Gruber	– Todesstrafe – hingerichtet in Berlin-Charlottenburg am 22. Februar 1943
Anton Jordan	– Todesstrafe – hingerichtet in Berlin-Charlottenburg am 22. Februar 1943
Rudolf Alexander	– Todesstrafe – hingerichtet in Berlin-Charlottenburg am 22. Februar 1943
Johann Mühl	– Todesstrafe – hingerichtet in Berlin-Charlottenburg am 22. Februar 1943

Franz Fukatsch	– Todesstrafe – begnadigt zu lebenslangem Zuchthaus, frei im Herbst 1945
----------------	--

Wegen Hochverrats zu Zuchthaus Verurteilte:

Ferdinand Sagerl	– verurteilt zu 8 Jahren Zuchthaus, frei im Herbst 1945
Johann Wutzl	– verurteilt zu 8 Jahren Zuchthaus, frei im Herbst 1945
August Ruffer	– verurteilt zu 8 Jahren Zuchthaus, frei im Mai 1945
Johann Jahnas	– verurteilt zu 3 Jahren Zuchthaus, frei im Juni 1945
Josef Vilimek	– verurteilt zu 4 Jahren Zuchthaus, frei im Mai 1945

Abb. 10: Wegen Hochverrats Verurteilte in der NS-Zeit

tenden Gegebenheiten des NS-Regimes nicht einverstanden. So kam es zur Bildung einer Widerstandsgruppe, deren Kern sich aus 35 Arbeitern und Angestellten zusammensetzte. Ähnliche Widerstandsgruppen gab es auch bei den Reichsbahnen und weiteren Industriebetrieben. Sie waren unter dem Titel „Rote Hilfe“ miteinander lose verbunden.¹⁶ Dies blieb der Geheimen Staatspolizei (GESTAPO) nicht lange verborgen. Ab 1941 kam es zur Verhaftung von Aktiven aus dieser Gruppe und Personen aus ihrem Umkreis. Bei den folgenden Hochverratsprozessen gab es für sieben Angeklagte das Todesurteil und für die weiteren lange Zuchthausstrafen. (Abb. 10)

Zwei Hinrichtungen erfolgten in Wien, vier Hinrichtungen in Berlin, ein zum Tode Verurteilter wurde begnadigt und zu lebenslangem Zuchthaus verurteilt. Die „Verbrechen“ bestanden im Wesentlichen darin, dass im Untergrund vor allem Spenden für die Familien inhaftierter Kommunisten und Sozialisten gesammelt wurden.

Durch die Zusammenarbeit mit holländischen Werften als Zulieferbetriebe kam es von 1940 bis 1944 zum Einsatz von zirka 400 holländischen Schiffbauern, die als Gastarbeiter in einer Barackenanlage untergebracht waren. In diesem Lager war auch ein zusätzlich abgezäunter Bereich, in dem zirka 150 französische und russische Kriegsgefangene festgehalten und zur Zwangsarbeit herangezogen wurden. (Abb. 11)

1945: Befreiung und Besatzung

Anfang April 1945 kam die Produktion zum Erliegen, es verblieben in der Werft nur mehr 30 Werkschutzleute. Beim Abzug der deutschen Wehrmacht versah die SS die Werftanlagen mit Sprengsätzen, um „verbrannte Erde“ zu hinterlassen. Einige

der Werkschutzleute verhinderten jedoch die geplante Sprengung, indem sie die Zündkapseln entfernten.

Vom 13. zum 14. April 1945 überquerte die Rote Armee die Donau, besetzte die Stadt Korneuburg und die Werft. 1946 erfolgte die Eingliederung der Schiffswerft in die USIA (YCSIA = Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich). Die USIA umfasste insgesamt 419 Betriebe mit 53.203 Beschäftigten.¹⁷ Bis 1949 war die Werft hauptsächlich mit Instandsetzungsarbeiten und Umbauten von Schiffen beschäftigt.

1950 gelang die technische Umstellung von der Nietung auf die Vollschweißung der Schiffskörper. Dies machte den Bau von 60 Seeleichtern, neun Dampfrahmen und weiteren Objekten bis 1955 im Dreischichtbetrieb mit bis zu 1500 Beschäftigten möglich. Entsprechend dem Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 konnte die Werft am 13. August 1955 wieder an die DDSG übergeben werden. Für die Rückgabe der DDSG inklusive der Werft Korneuburg waren Reparationszahlungen in der Höhe von zwei Millionen Dollar zu leisten.

Neustart nach 1955

Zum Zeitpunkt der Übergabe der Werft 1955 an die DDSG gab es 1444 Beschäftigte, die Auslastung lag bei 70%. Es kam sofort zu einer Reduktion auf ca. 1000 Beschäftigte, deren Zahl in den Folgejahren weiter reduziert wurde. 1956 übernahm DI Eugen Fleschner-Jetzer die Werftleitung. Ihm gelang es, Aufträge für Küstenmotorschiffe von deutschen Reedern abzuschließen, ebenso für ein Heckdrawlerhochseefischfangschiff für eine griechische Reederei. Durch den Wirtschaftsaufschwung und den steigenden Lebensstandard konnte die DDSG in neue Schiffe investieren, so erhielt die Werft Korneuburg Aufträge über Donaubusse und Zugschiffe.

Das Jahr 1959 war für die weitere Entwicklung der Werft durch die Loslösung von der DDSG und Bildung der Schiffswerft Korneuburg AG entscheidend. Die Anteilsrechte der DDSG an der Werft gingen an die Vorläuferin der Österreichischen Industrieverwaltungs-Aktiengesellschaft (ÖIAG) über. Die Werftleitung bemühte sich, die Nebenproduktion im finalen Stahlbau und den Kunststoffbau zu stärken. Die Ferti-



Abb. 11: Niederländischer Fremdarbeiter Theodorus de Boer mit Kollegen beim Bau eines U-Boot-Turmes, 1940er Jahre



Abb. 12: Tretboot aus Polyester, Metallteile aus Niro-Stahl, um 1965



Abb. 13: RoRo-Hochseefährschiff STENA TENDER, 4.600 t Verdrängung, Baujahr 1977

gung von Stahl- und Polyester tanks, Tretbooten und später Hochsee-Segeljachten wurden zu einem weiteren Standbein. (Abb. 12)

Die ersten Flusskreuzfahrtschiffe, die ersten Schubschiffe auf der Donau, ein optimierter Zugschiffstyp waren Entwicklungen der Werft Korneuburg. Viele Schwimmkräne, die in Zusammenarbeit mit österreichischen Kranfirmen entstanden, fanden ihren Weg in Mittelmeerhäfen im Norden Afrikas und in die UdSSR. 1970 konnte die Werft drei Hochseecontainerschiffe an eine deutsche Reederei, die damals modernsten zwei Flusskreuzfahrtschiffe Europas an die UdSSR, das Ausflugsschiff AUSTRIA an die DDSG und das Pat-Boot NIEDERÖSTERREICH an das österreichische Bundesheer liefern. Durch den Bau der neuen Schiffbauhalle auf der Halbinsel, der Kaimauer mit dem 50 t Ausrüstungskran und der modernen Hellinganlage auf der Halbinsel 1972 zählte die Werft zu den modernsten Binnenwerften Europas.

Der Jänner 1974 brachte die schon lange geplante Änderung der Organisation und der Besitzverhältnisse der Werften Korneuburg und Linz. Es kam zur Verschmelzung der Schiffswerft Korneuburg AG und der Schiffswerft Linz AG zur Österreichischen Schiffswerften AG Linz-Korneuburg mit Firmensitz in Linz bei gleichzeitiger Eingliederung in den VOEST-Konzern. Mit 1. Jänner 1975 änderte sich die Arbeitszeit auf 40 Wochenstunden auch für die 780 Beschäftigten in der Werft Korneuburg. In diese Zeit fielen auch die Aufträge für den Bau der größten je in Österreich gebauten Schiffe für die schwedische STENA-Reederei, drei Ro-Ro-Hochseefährschiffe (Abb. 13), vier Flusskreuzfahrtschiffe für innerrussische Flüsse, einem Hafenbugssierer für die VOEST und das Fahrgastschiff WACHAU für die DDSG.

In den 1970er-Jahren war die Werft Korneuburg gut ausgelastet und teilte Aufträge mit der Werft Linz wie die Neuentwicklung der Trockenfrachtschiffe der Type KAPI-

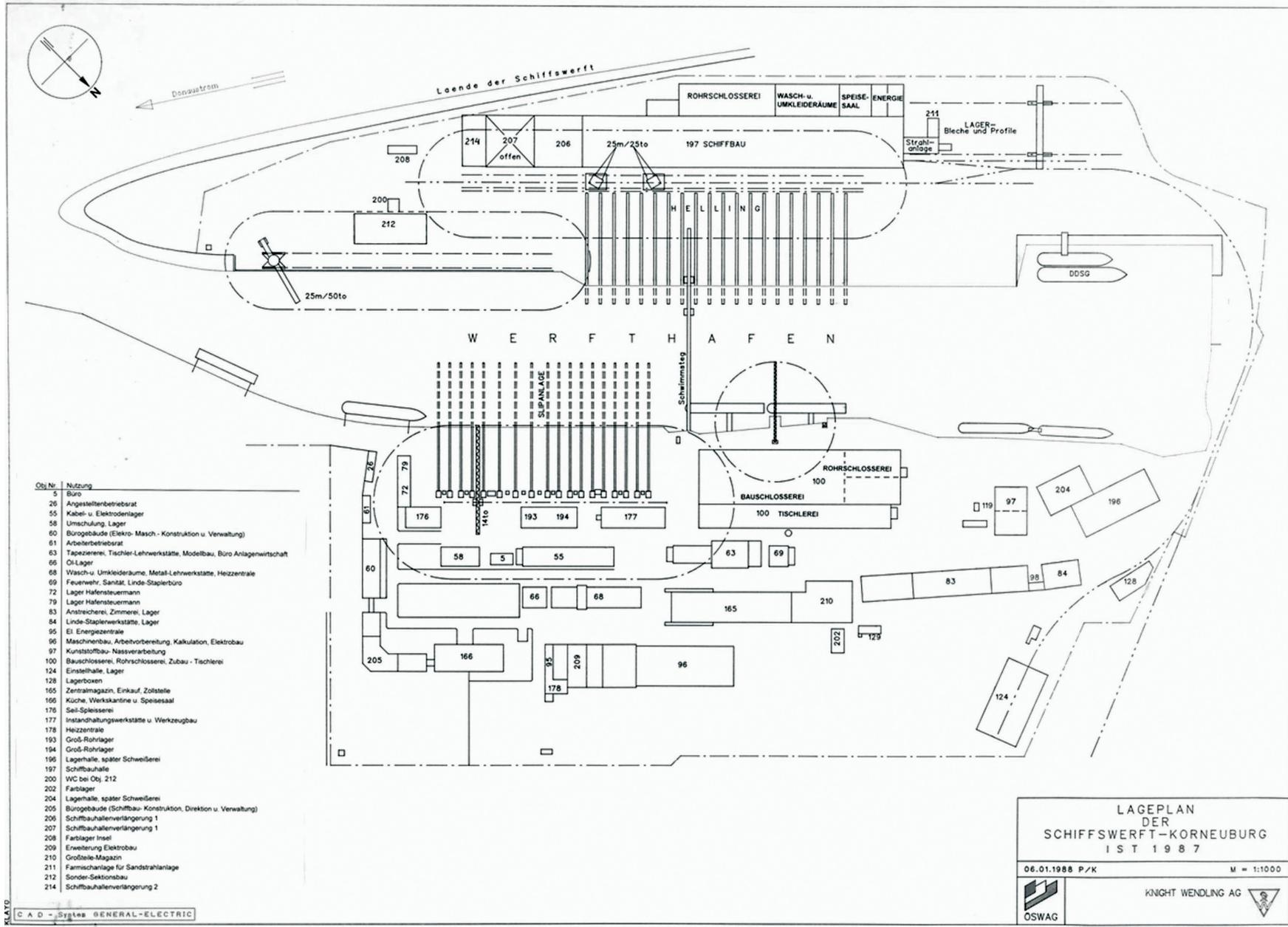


Abb. 14: Plan der Schiffswerft Korneuburg 1988



Abb. 15: Luftbild der Schiffswerft Korneuburg, August 1981

TAN ANTIPOV, davon lieferte die Werft Korneuburg insgesamt 13 Einheiten. Das neu errichtete Bürogebäude, Objekt 205, wurde 1982 in Betrieb genommen und stellte gemeinsam mit der Adaptierung des Obergeschoßes von Objekt 60, errichtet 1911, für die Planungs- und Konstruktionsbüros und den Verwaltungsbereich moderne Arbeitsplätze zur Verfügung. (Abb. 14 und Abb. 15)

In den folgenden Jahren konnten fünf speziell für ostsibirische Flüsse ausgerüstete Flusskreuzfahrtschiffe Type SERGEJ ESENIN, sieben Fluss-See-Gemüsekühl schiffe Type GEORGIY AGAFONOV und zwei Spezialschwimmkräne mit einer Hubkraft von 350 Tonnen von der Werft Korneuburg an die UdSSR geliefert werden.

Ende der 1990er-Jahre machte sich die Krise der Verstaatlichten Industrie Österreichs auch bei der ÖSWAG bemerkbar, ebenso die politischen Veränderungen in der UdSSR als einem wichtigen Kunden. Dadurch verzögerte sich der Vertragsabschluss für den letzten großen Auftrag, zehn eisgängige Hochseeholztransportschiffe mit Heimathafen Archangelsk. Mit 1. Jänner 1991 übernahm mit einem Anteil von zwei Dritteln die Mericon Holding des Industriellen Herbert Liaunig und zu einem Drittel die Wiener Holding die ÖSWAG Linz-Korneuburg von der VOEST, während der Bau und die Ablieferung der Holztransportschiffe weiterlief.



Abb. 16: Schulhausboot BERTHA VON SUTTNER, Gymnasium mit 36 Klassen und Sporthalle, Fertigstellung 1994

vorzubereiten, dadurch verzögerte sich die Schließung der Schiffswerft Korneuburg.

Anfang 1993 teilte die Firmenleitung den verbliebenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit, dass deren Kündigung stufenweise mit der Fertigstellung des Schulhausbootes erfolgen würde. Ein Sozialplan sollte die Härten der Kündigungen etwas mildern. Mit der Versteigerung von Anlagen und Maschinen am 1. Dezember 1993 endete die praktische Tätigkeit der Schiffswerft Korneuburg, obwohl die Übergabe des Schulhausbootes, getauft auf BERTHA VON SUTTNER, erst im April 1994 erfolgte. (Abb. 16)

Als die Schließung der Schiffswerft Korneuburg bekannt wurde, bemühte sich die Technische Universität Wien, Abteilung Architekturgeschichte, um den Erhalt von schützenswerten Gebäuden und Anlagen der Werft, indem sie dem Bundesdenkmalamt eine entsprechende Expertise erstellte.¹⁸

Die Liegenschaften der Schiffswerft Korneuburg übernahm die 1993 gegründete „Eurolease Ramses Immobilien Leasing GmbH“, hinter der die Unicredit Bank Austria AG mit 89,98% stand. Ende 1999 übernahm die WRG Werft-Revitalisierungs GmbH das Werftgelände, auf dem bereits 1995 mit Abbrucharbeiten vieler früherer Werftgebäude begonnen wurde. Im Zuge der Übernahme führte man Bodenproben durch. Dabei stellte sich heraus, dass ca. 50% der Grundstücke mit Schwermetallen verunreinigt waren. Diese Grundstücke erwarb um einen Anerkennungsschilling die Stadtgemeinde Korneuburg. Die aufwendige Bodensanierung in Form von Bodenaustausch dauerte bis 2004, an den Kosten war die Gemeinde mit 20% beteiligt. Durch diese Vorgänge kam die Stadtgemeinde Korneuburg in den Besitz der „Urwerft“ mit einigen Gebäuden und Grundflächen, die unter Denkmalschutz stehen. Nach mehreren Besitzerwechseln übernahm 2019 die Hafen Korneuburg Immobi

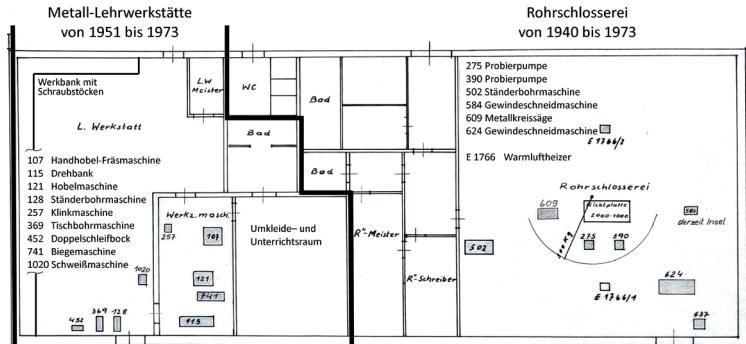


Abb. 17: Grundriss Metall-Lehrwerkstätte ab 1974 im Objekt 68

lien GmbH & Co KG (SIGNA-Gruppe) die weiteren Grundstücke. 2020 ließ SIGNA die Schiffbauhalle auf der Halbinsel abbrechen und verwendete den anfallenden Betonbruch zur Geländeerhöhung. Nach dem Konkurs der SIGNA Holding GmbH 2024 steht aktuell zur Diskussion, wie die nicht denkmalgeschützten Teile des Geländes einer neuen Nutzung zugeführt werden können.¹⁹

Entwicklung der Metall-Lehrwerkstätten nach 1945

Nach der Befreiung im April 1945 und Besetzung durch die Rote Armee wurde in der USIA-Zeit die Metall-Lehrwerkstätte ins Gebäude 68 verlegt und verkleinert. Sie war bis 1973 im Mittelteil des Gebäudes untergebracht. (Abb. 17)

Das duale Ausbildungssystem wurde beibehalten, wöchentlich gab es einen Berufsschultag. Auch die interne theoretische Ausbildung wurde von Ingenieuren aus dem Konstruktionsbüro weitergeführt. Ab 1970 war in Niederösterreich der Übergang von den „Fortschreibungsschulen“, die bezirksweise organisiert waren, auf „Landesberufsschulen“ mit geblocktem Unterricht (acht bis zehn Wochen) abgeschlossen.

Um den Ausbildungsfortschritt überprüfen zu können, mussten die Lehrlinge bis ca. 1970 ein Werkstattwochenbuch führen. Darin waren die Tätigkeiten im Laufe einer Woche zu beschreiben und eine entsprechende Zeichnung anzufertigen. Das Werkstattwochenbuch, welches auch bei der Facharbeiterprüfung vorgelegt werden musste, wurde vom jeweiligen Meister geprüft und unterzeichnet.

Nach der Übersiedelung der Rohrschlosserei in die Halle 100 konnte in diesen Räumen ab 1974 eine zeitgemäße Lehrwerkstatt mit separatem Schulungsraum

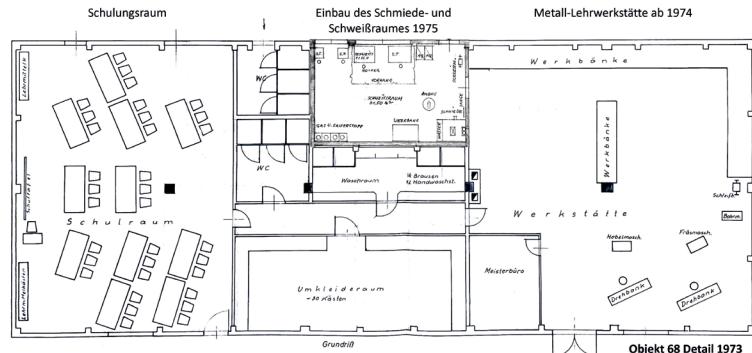


Abb. 18: Grundriss Metall-Lehrwerkstätte ab 1974 im Objekt 68

eingerichtet werden. (Abb. 18) Der Schwerpunkt lag auf der praktischen Grundausbildung. Die ersten Schritte waren Feilübungen an U-Stahl, Sägeübungen, Treibarbeiten und vieles mehr. Die Lehrlinge für die Berufe Werkzeugmacher, Dreher, Maschinenschlosser, Bauschlosser, Rohrschlosser, Schiffbauer, Schweißer blieben für ein Jahr in der Lehrwerkstatt, technische Zeichnerinnen und Zeichner sowie Betriebs-elektriker sechs Monate. (Abb. 19)

Nach der Grundausbildung wurden die Lehrlinge den entsprechenden Werkstätten zugeteilt, verwaltet wurden sie bis zum Lehrzeitende durch die Lehrwerkstätte. In den Werkstätten teilte der Meister die Lehrlinge ungefähr alle drei Monate einem anderen Facharbeiter oder Arbeitspartie zu, damit die Lehrlinge alle Tätigkeiten des Fachbereichs kannten. Während der Lehrzeit gab es betriebsintern zusätzliche Schulungen wie Auto-



Abb. 19: Ausbildner Felix Ruffer und Betriebsratsobmann Herbert Mannhart mit Lehrlingen 1988

In der WKNÖ, Industrie, Lehrlingsstelle, geführte Ausbildner in der Schiffswerft Korneuburg

Pos	Titel	Vorname	Nachname	Beruf	Ausbildungsberechtigung
1		Siegfried	Bauer	AV Schiffbau	Schiffbauer
2		Josef	Benold	Drehermeister	Dreher
3		Adolf	Benold	Schiffbaumeister	Schiffbauer
4		Fritz	Ertl	Lehrwerkstättenmeister	BS, DR, MS, RM, STB, US, WSG
5		Johann	Grießmayer	Lehrwerkstättenmeister	BS, MS, RM, SB
6		Viktor	Gube	Maschinenbaumeister	Maschinenschlosser
7		Adolf	Heyer	Werkzeugbaumeister	Werkzeugmacher
8		Eduard	Huber	Anstreichermeister	Maler & Anstreicher
9	Ing.	Walter	Klaus	Konstrukteur	Technischer Zeichner
10	Ing.	Werner	Klaus	Konstrukteur	Betriebselektriker
11		Christian	Krammer	Ausbildner	WM, MS, DR, BS, STB, US
12		Otto	Kynast	Elektromeister	Betriebselektriker
13	Ing.	Otto	Pacher	BE, Konstr. BAL, Leit.Anl.	Betriebselektriker
14	Ing.	Ernst	Pawlik	Konstrukteur, Leit.KMB.	Technischer Zeichner
15		Otto	Pocher	Konstrukteur	Technischer Zeichner
16	Ing.	August	Ruffer	Konstrukteur	Technischer Zeichner
17		Felix	Ruffer	Lehrwerkstättenmeister	WM, MS, DR, BS, STB
18	Ing.	Erich	Scheffl	Schiffbaumeister, BEL	Schiffbauer
19		Adolf	Schultes	Rohrschlossermeister	Rohrverleger
20		Leopold	Schwammschneider	Bauschlossermeister	Bauschlosser
21	Dr.	Günther	Schwarz	Personalchef	Industriekaufmann/Frau
22		Franz	Tomaschko	Schiffbaumeister	Schiffbauer
23		Christian	Vuleta	Betriebselektriker	Betriebselektriker
24		Helmut	Zwischenberger	Tischlermeister	Tischler

Weitere Ausbildner in der Schiffswerft Korneuburg

Pos	Titel	Vorname	Nachname	Beruf	Ausbildner für
25		Johann	Dietrich	Bauschlosser	Metall-Berufe
26		Franz	Futschek	Schweißer	Schweißer
27		Paul	Hitzl	Schweißer	Schweißer
28		Anton	Holzhauser	Tischler	Tischler
29		Leopold	Kappel	Tischler	Tischler
30		Leopold	Michl	Tischler	Tischler
31		Rudolf	Riedl	Tischler	Tischler
32		Anton	Scheuringer	Tischler	Tischler
33		Michael	Schwarz	Bauschlosser	Metall-Berufe
34		Alfred	Weiwanitschky	Dreher	Metall-Berufe

Erklärung Abkürzungen:

Anl. Anlagenwirtschaft	KMB Konstruktion Maschinenbau
BE Betriebselektriker	MS Maschinenschlosser
BAL Bauleiter	RM Rohrleitungsmonteur
BEL Betriebsleiter	SB Schiffbauer
BS Bauschlosser	STB Stahlbauschlosser
DR Dreher	US Universal schweißer
KEB Konstruktion Elektroanlagen	WSG Weiß- und Sämischerger

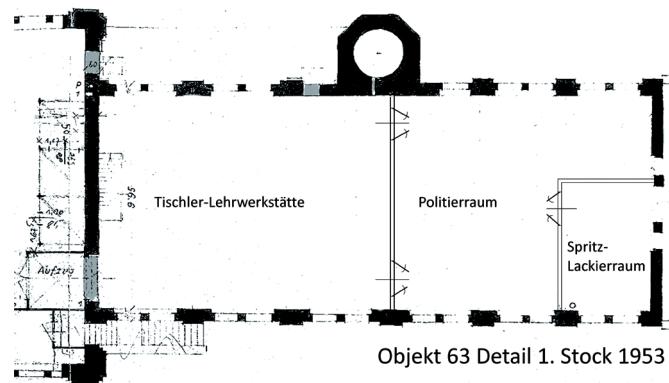
Abb. 20: Ausbildner in der Schiffswerft Korneuburg von 1970 bis 1991

In der Metall-Lehrwerkstätte wurden nach 1955 in Zusammenarbeit mit der Lehrlingsstelle der Wirtschaftskammer jährlich Facharbeiterprüfungen abgehalten. Ausbildner und Meister der Schiffswerft wurden von der Wirtschaftskammer als Prüfer in verschiedenen Bereichen eingesetzt. (Abb. 20)

Die Einrichtung der Tischler-Lehrwerkstätte

Im Objekt 63, ehemalige Energiezentrale der Werft, waren ab 1937 die Tapezierer- und die Tischlerwerkstätte untergebracht. Die im ersten Stock des Gebäudes 1938 eingerichtete Tischler-Lehrwerkstätte blieb bis zur Stilllegung der Werft Ende 1993 in Betrieb (Abb. 21). Die Tischlerlehrlinge blieben im ersten Lehrjahr ebenfalls in der Lehrwerkstatt, um die Grundbegriffe der Möbeltischlerei zu lernen. Auch die Tischlerlehrlinge mussten ein Werkstattwochenbuch führen, welches vom Lehrmeister kontrolliert wurde. (Abb. 22)

Neben den klassischen Übungsstücken fertigten die Tischlerlehrlinge Gegenstände, die im Betrieb benötigt wurden. Im zweiten und dritten Lehrjahr waren sie wechselnden Facharbeitern zugeteilt, wurden zwischendurch wieder in die Lehrwerkstatt für Spezialausbildungen zurückgerufen. Da die Tischler nicht nur mit Holz, sondern auch mit Sandwichpaneelen aus foliertem Stahlblech und Mineralwolle arbeiten mussten, erfolgte auch eine Metallausbildung. Die Montage der Wandisolierungen wurde ebenfalls von der Tischlerei durchgeführt. Richtige Tischlerarbeit war die Herstellung der Kabineneinrichtungen wie Kästen, Betten, Klapptische etc. (Abb. 23)



Objekt 63 Detail 1. Stock 1953

Abb. 21: Grundriss der Tischler-Lehrwerkstätte 1953 im Objekt 63

Wochenbericht Nr. 111		vom 21.08.1957 bis 26.08.1957	
Tag	Ausgeführt. Arbeiten, Unterricht, Urlaub usw.	Arb. Bl. Nr.	Std.
Montag	Berufsschule: Buchführung, Fachrechnen Staatsbürgerkunde, Werkstatt		9,5
Dienstag	Kistchen geputzt.		9,5
Mittwoch	Kartelladen angefertigt. 16 Stk.		9,5
Donnerstag	Kartelladen angefertigt. 16 Stk.		9,5
Freitag	Kartelladen angefertigt. 10 Stk.		4
Samstag			

Korneuburg den 26. Oktober 1957
Unterschrift des Lehrlings
Helmut Schörg
Schörg Helmut

Wochenbericht Nr. 112		vom 28.08.1957 bis 2. Nov. 1957	
Tag	Ausgeführt. Arbeiten, Unterricht, Urlaub usw.	Arb. Bl. Nr.	Std.
Montag	Berufsschule: Buchführung, Staatsbürgerkunde, Fachrechnen, Fachzeichen, Werkstatt		9,5
Dienstag	Kartelladen fertig gestellt.		9,5
Mittwoch	Holz ausarbeiten Vorderfront Für Kasten geputzt und geleimt.		9,5
Donnerstag	Werksschule: Holz ausgearbeitet Türrastafel montiert.		9,5
Freitag	Frei.		4
Samstag			

Korneuburg, den 31. Oktober 1957
Unterschrift des Lehrlings
Helmut Schörg
Schörg Helmut

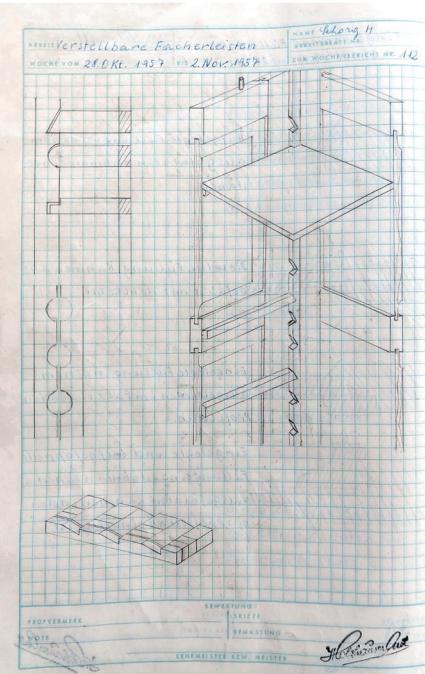


Abb. 22: Werkstattwochenbuch von Helmut Schörg 1957

Ausbildung des kaufmännischen Bereichs

Nach dem Staatsvertrag 1955 bildete die Werft Korneuburg die in der Verwaltung erforderlichen kaufmännischen Kräfte, vorwiegend weibliche Personen, als Industriekaufleute aus. Auch im Bereich der Verwaltung wechselten die Lehrlinge die Abteilungen, um den Werftbetrieb kennenzulernen und hatten in einem Heft die ausgeführten Tätigkeiten in den Abteilungen festzuhalten. Nach der Lehrabschlussprüfung hatten sie ein gewisses Mitspracherecht, welcher Abteilung sie zugeteilt werden wollten.



Abb. 23: Kabine des Kreuzfahrtschiffes Lew Tolstoi, Baujahr 1979



Abb. 24: Lehrlingsspalier bei der Taufe des Flusskreuzfahrtschiffes Anton Tschechow 1977

Lehrlinge im Werftleben

Bei diversen Feierlichkeiten wie Stapellaufen, Schiffsübergaben konnten die Lehrlinge auf freiwilliger Basis für die Ehrengäste Spalier stehen oder bei der Bewirtung mithelfen. (Abb. 24)

In der Werft gab es auch eine Sport- und Freizeitsektion mit vielen Untergruppen, beginnend bei Schach über Tischtennis, Kegeln, Kleinkaliberschießen, Fußball, Tennis, Fotografie, Segeln bis zum Modellbau, bei denen die Lehrlinge mit einem kleinen Beitrag Mitglied werden konnten. Für die Segelgruppe lagen am Neusiedlersee eine Shark24 und eine K21, beide hochseetüchtige Segelboote mit Kielschwert, in der Werft gefertigt. Ab den 1970er-Jahren gab es für Lehrlinge in der warmen Jahreszeit zumindest jede zweite Woche einige Sportstunden, wofür ein in der Nähe befindlicher Sportplatz genutzt werden konnte. Dadurch waren einige Werftlehringe bei den jährlich stattfindenden Lehrlingssportfesten erfolgreich.



Abb. 25: Ehrung der Lehrlinge mit ausgezeichnetem Erfolg bei der Facharbeiterprüfung 1978 im Schulungsraum der Lehrwerkstätte

Bestanden Lehrlinge ihre Facharbeiterprüfung mit ausgezeichnetem Erfolg, gab es eine innerbetriebliche Ehrung mit einer Sonderprämie, ebenso bei guten Platzierungen bei Lehrlingswettbewerben. (Abb. 25)

Bei den Lehrlingsweihnachtsfeiern erhielten die Lehrlinge meistens aktuelle Bücher, die Ausbildner ein von den Lehrlingen hergestelltes Geschenk wie Briefbeschwerer, Kugelschreiberhalter, Schmuckkassetten etc. Es wurde auch jedes Jahr ein Lehrlingsausflug organisiert, der zum Beispiel in Produktionsbetriebe, die zu einer ähnlichen Branche gehörten, führte und mit einem Abendessen in einem Lokal oder Heurigen endete. Die soziale Mitsprache im Betrieb war durch Lehrlingsbetriebsräte gegeben, die in einer eigenen Wahl ihre Delegierten bestimmten, die auch Stimme bei Betriebsratssitzungen hatten.

Durch diese Angebote und Möglichkeiten blieben zirka 80% der Lehrlinge nach ihrem Lehrabschluss im Betrieb, wenige wechselten nach der Lehrzeit beziehungsweise nach Ableistung des Präsenzdienstes in andere Betriebe, zur Polizei, Justiz und öffentlichen Dienst. Durch die Förderung der Weiterbildung, begünstigt durch die Nähe zu Wien, besuchten viele ehemalige Lehrlinge Werkmeisterschulen oder Höhere Technische Lehranstalten. Dadurch konnte das mittlere Management der Werft meist mit ehemaligen Lehrlingen besetzt werden. (Abb. 26)

Nach der Schließung der Werft nahmen einige Personen den Sozialplan für Weiterbildungsmaßnahmen in Anspruch. Über 90% der in der Werft ausgebildeten Facharbeiter fanden rasch andere Arbeitsstellen, ebenso die Meister, Konstrukteure und weiteres qualifiziertes Personal. Nur einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hatten altersbedingt oder durch ihre allein schiffbaubezogene Tätigkeit Schwierigkeiten, einen neuen Arbeitsplatz zu finden.

Pos	Lehrberuf	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	Summe	
1	Werkzeugmacher	1	1	4	1	3	5	2	3	3	2	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1			38	
2	Betriebselektriker	2	1			3	4	4	5	3	4	4	5	2	4	3	3	3	2	1			3	56	
3	Rohr-verleger/-Monteur	3	2	4	3	4	3	6	8	5	4	4	3	3	4	4	2	2	1	3				68	
4	Maschinen-schlosser	3	2	2	2	6	5	4	4	5	2	2	3	2	3	2	2	1	2	1				53	
5	Dreher	2	2				2	2	2	2	1		1	2	1	1	1	1					1	21	
6	Technischer Zeichner	3	1		1	1	2	1	1		1	1			1	1								14	
7	Metalllackierer	1																						1	
8	Tischler	3	2	4	3	3	9	3	4	4	4	3	2	3		2	3	3		1				52	
9	Bauschlosser	3	2	6	5	9	5	8	9	7	4	3	7	3	4	4	4	2	2	2	2	1		92	
10	Schiffbauer	1	1	3	2	7	3	4	3	6	5	3	2	5	7	7	5	2	4	3	4	10	1	88	
11	Universal-schweißer														4	5	7	6	2	1	1	4	1	4	35
	Summe techn. Berufe	22	14	23	20	39	38	35	37	35	25	22	23	23	33	33	29	12	13	11	10	15	6	518	
12	Industriekauffrau/-mann	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	80	
	Gesamt-Summe	26	18	27	24	43	42	39	41	39	29	26	27	27	37	37	33	16	17	13	12	17	8	598	

Die Zahlen von Pos 1 bis 11 sind von der WKNÖ Lehrlingsstelle Industrie, Mag. Stefan Gratzl am 05.08.2024 übermittelt worden
Die Zahlen von Pos 12 sind geschätzt.
Die Zahlen Rohrverleger + Rohrleitungs monteur sowie Bauschlosser + Stahlbauschlosser + Blechschlosser wurden zusammengefasst

Summe der in der Metall-Lehrwerkstätte ausgebildeten Lehrlinge von 1970 bis 1991	466
Summe der in der Tischler-Lehrwerkstätte ausgebildeten Lehrlinge von 1970 bis 1991	52

Abb. 26: Lehrlingszahlen von 1970 bis 1991



Sammlungsstrukturierung und Objekterfassung

des Bestandes Schiffswerft im Stadtmuseum Korneuburg mit Blick auf die Erzeugnisse aus der Lehrwerkstätte

Einleitung

Die städtische Sammlung von Korneuburg ist eine der ältesten in Niederösterreich. Die Gründungsgeschichte des Stadtmuseums reicht zurück bis in das Jahr 1863, als erstmals Archivalien im Rathausturm ausgestellt wurden.¹ Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Objekte mit Bezug zum Thema Donau, Schifffahrt und der 1852 als Filialbetrieb der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) gegründeten Schiffswerft² in die Sammlung des Stadtmuseums aufgenommen, wobei der Bestand in den letzten 100 Jahren auf ein Volumen von über 300.000 Nummern heranwuchs.

Neben der Sammlungsgeschichte geht es im Folgenden auch um die Strukturierung des Bestandes und die stattgefundene quantitative Erhebung, die erstmals einen Überblick über seinen Umfang und seine Zusammensetzung ermöglichten. Darauf aufbauend wird die im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ durchgeführte sammlungswissenschaftliche Erschließung eines Teilbestandes – der Objekte und Archivalien im Bezug zur Lehre und den Lehrwerkstätten der ehemaligen Schiffswerft Korneuburg – vorgestellt. Abschließend werden die Objekte nach Gruppen gegliedert beschrieben und kontextualisiert.

Sammlungsgeschichte Bestand Donau, Auen und Schiffswerft

Der Beginn des Aufbaus einer Sammlung mit Objekten, die in Bezug zur Schiffswerft Korneuburg stehen, reicht in die 1930er-Jahre zurück. Durch Johann Pamer (1855–1947), Zentralinspektor der DDSG und Leiter der Schiffswerft Korneuburg in den Jahren von 1907 bis 1924, und seinen Bruder Ignaz Pamer (1866–1957), der im Polizeidienst tätig und 1945–1946 Leiter der Polizeidirektion Wien war, wurden mehrere Modelle in Auftrag gegeben und umgesetzt. Darunter befanden sich unter anderem ein historischer Schiffszug und eine Schiffsmühle.³ Diese Objekte wurden im damaligen Museumsstandort in der Albrechtskaserne an der Stockerauer Straße in

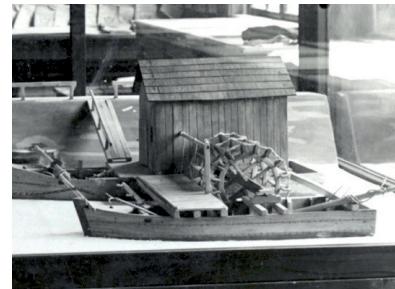


Abb. 1: Modell einer Schiffsmühle im ehemaligen Museum in der Albrechtskaserne, Stockerauer Straße in Korneuburg, um 1934

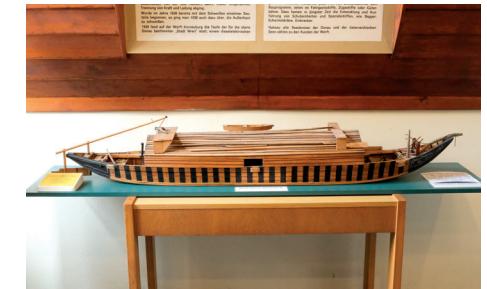


Abb. 2: Kelheimer, um 1930–1939, 2024

Korneuburg präsentierte. Der Schiffszug war dort schon ab 1931 ausgestellt.⁴ (Abb. 1) Nachdem die Sammlung des städtischen Museums aufgrund von Platzmangel und Auslagerungen während des Zweiten Weltkriegs mehrmals umgesiedelt wurde, wodurch große Teile der Sammlung vernichtet beziehungsweise viele der wertvollsten Objekte entwendet wurden, hat sich heute aus den Anfängen des Bestandes zur Schiffswerft nur ein sogenannter Kelheimer erhalten.⁵ (Abb. 2)

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die städtische Sammlung im Jahr 1961 in zwei Räumen des Korneuburger Rathauses wiedereröffnet.⁶ Der damals neu gegründete Museumsverein warb in der Vereinspublikation „Korneuburger Kulturnachrichten“ von Beginn an für Objektspenden aus der Bevölkerung, um die Sammlung zur Stadtgeschichte und andere Teilsammlungen wieder aufzubauen zu können.⁷ Bereits in der zweiten Ausgabe der Vereinspublikation wurden Schenker:innen und neu aufgenommene Objekte unter der Rubrik „der Museums-Verein dankt freundlichst für folgende Spenden“ aufgelistet. Dadurch lässt sich nachvollziehen, dass Gustav Pamer, Sohn von Johann Pamer, dem Museum im Jahr 1962 sechs Bilder eines Schiffszuges sowie Zeichnungen, Pläne und Fotos zum Thema Schifffahrt geschenkt hat.⁸ Insgesamt spielte bei den Objektschenkungen das Thema Schiffswerft Korneuburg zunächst eine untergeordnete Rolle, der Fokus lag mehr auf den Themen Donau, Schifffahrt und Schiffbau.

Ein Meilenstein für die Museums- und Sammlungsgeschichte zu diesem Themenkreis war die Wiedereröffnung des Stadtmuseums am 3. November 1974 an seinem heutigen Standort, dem ehemaligen Dampf-, Wannen- und Brausebad am Dr.-Max-Burckhard-Ring 11. Dadurch hatte sich ein jahrelanges Ringen um einen



Abb. 3: Ausstellungsraum Schiffswerft im Stadtmuseum Korneuburg, 2024

neuen Standort gelöst und die Sammlung konnte erstmals nach Ende des Zweiten Weltkriegs wieder öffentlich zugänglich gemacht werden. Im Obergeschoss des Gebäudes wurden neben dem Vestibül vier Ausstellungsräume geschaffen. Einer dieser Räume war für die Präsentation der Geschichte der Korneuburger Schiffswerft und der Schifffahrt vorgesehen.⁹ Hier zeigte sich erstmals eine Schwerpunktsetzung auf dieses Thema in der Dauerausstellung. Damit verbunden war eine Neuausrichtung des Museums, das neben der Stadtgeschichte nun auch die Schiffswerft in den Fokus von Sammeltätigkeit und Vermittlung rückte.¹⁰ Der Raum wurde in Zusammenarbeit des damaligen Obmanns des Museumsvereins, Rudolf Finz, mit dem Werftdirektor Rupert Kerschbaum geschaffen. Dadurch wurden wesentliche Teile der Dauerausstellung inhaltlich und gestalterisch von der Werft verantwortet.

Kerschbaum beauftragte Richard Schenkirsch, Maschinenbaukonstrukteur an der Schiffswerft, mit der Umsetzung des Konzepts und der Auswahl der Objekte.¹¹ Dabei entstand von der Gestaltung her ein Überbau in Form eines Schiffsrumpfes für den Ausstellungraum, zudem wurden Holzvitrinen mit grünem Stoffgrund zur Präsentation kleinerer Objekte, Originalfotografien und Dokumente geschaffen, entlang der Wände wurden Modelle von Schiff- und Anlagenbauten der Werft sowie Vergrößerungen von Fotografien präsentiert.¹² Leider haben sich von der ursprünglichen Ausstattung des Raumes und seiner Eröffnung im Jahr 1974 keine Fotoaufnahmen erhalten, jedoch sind große Teile der originalen Präsentation auch heute noch in der ursprünglichen Form ausgestellt. (Abb. 3)

Die Rückverfolgung des Sammlungsaufbaus des Bestandes Donau, Auen und Schiffswerft gestaltet sich mangels genauer Dokumentation als schwierig. Bereits vor der Schließung der Schiffswerft Korneuburg muss es einen engeren Austausch zwischen dem Museumsverein und dem Betrieb gegeben haben, wie das Beispiel der Ersteinrichtung zeigt. Reinhard Schröpfer, einer der beiden heutigen Kustoden für den Bestand Donau/Schiffswerft, trat im Jahr 1984 dem Museumsverein bei und sammelte gelegentlich für den Bestand.¹³ Auch mit der Familie Pamer und den Nachkommen von Ignaz und Johann Pamer bestand lange eine engere Verbindung, die im Jahr 1986 zur Übernahme weiterer Objekte führte, die aber nicht in direktem Zusammenhang mit dem Thema Schiffbau und Donau stehen.¹⁴

Spätestens bei der Schließung der Schiffswerft im Jahr 1993 gelangten große Konvolute an Gebäude- und Schiffsplänen in das Museum, die der damalige Obmann des Museumsvereins, Peter Langhammer, vor der Vernichtung bewahrte.¹⁵ Der Sammlungsbestand wurde im Museum gesichert, aber bisher noch nicht systematisch aufgearbeitet. Weitere Objekte und Dokumente kamen im Zusammenhang mit einem im Jahr 2002 im Stadtmuseum umgesetzten Ausstellungsprojekt zum Thema „150 Jahre Schiffswerft Korneuburg“ an das Museum. Die für die Sonderausstellung von Reinhard Schröpfer zusammengetragenen Unterlagen gingen teilweise in den Bestand über. Bereits hier wurden Objekte mit Bezug zur Lehre an der Schiffswerft Korneuburg ausgestellt.

Im Jahr 2011 trat der ehemalige Werftmitarbeiter Otto Pacher dem Museumsverein bei. Er begann auf Basis seiner fachlichen Expertise mit der Aufarbeitung der Sammlung an den von Langhammer gesicherten Gebäude- und Schiffsplänen. Pacher zeichnet auch für den eigentlichen Aufbau der Sammlung zur ehemaligen Schiffswerft im Stadtmuseum Korneuburg verantwortlich. Durch sein umfangreiches Netzwerk übergaben viele ehemalige Werftler:innen in ihrem Besitz verwahrte Objekte, Fotografien, Dokumente und persönlichen Erinnerungsstücke dem Museum. So wuchs der Bestand Donau/Schiffswerft in den 2010er-Jahren durch Schenkungen sowie Ankäufe des Museumsvereins nach und nach auf das heutige Volumen von über 300.000 Sammlungsnummern, inklusive Akten und Fotografien, heran.

Erst ab 2013 wurden im Zuge des vom Museumsmanagement Niederösterreich initiierten Pilotprojekts „Schätze ins Schaufenster – Qualitätsoffensive Museumsdepots“ (2013–2016)¹⁶ erste Teile der Sammlung Donau, Auen und Schiffswerft vom



Abb. 4: Depotraum des Sammlungsbereichs Donau, Auen und Schiffswerft, August 2024

wissenschaftlichen Projektmitarbeiter Thomas Atzmüller in der Museumsdatenbank inventarisiert. Im Jahr 2022 wurde die digitale Erfassung in dem vom Land Niederösterreich geförderten Projekt „Inventarisierung Schiffswerft“ durch die damaligen Projektmitarbeiter:innen Katja Brunn und Felix Köstelbauer fortgeführt.

Bereits in der ersten Phase dieses Projekts stellte sich jedoch heraus, dass die weitere Inventarisierung der Objekte ohne die vorherige Sichtung und Grundstrukturierung des Gesamtbestandes als nicht sinnvoll zu erachten wäre. Die Objekte und Unterlagen waren zum damaligen Zeitpunkt in mehreren Räumen des Museums untergebracht.

Aufgrund der fehlenden Sammlungsdokumentation bestand keine Kenntnis über den genauen Umfang des Bestandes. Im Untergeschoss des Museums war im Zuge des erwähnten Depotprojekts über drei Räume hinweg ein Schaudepot eingerichtet worden, drei weitere Räume dienten als Lager- und Depotflächen. Einer dieser Räume, der in den 2000er-Jahren als Ausstellungsraum genutzt worden und durch den stetigen Sammlungszuwachs immer mehr zu einem Lagerraum herangewachsen war, wurde im Zuge der Sammlungs-Neustrukturierung von Katja Brunn ausgeräumt und als Depot für den Bestand Donau, Auen und Schiffswerft eingerichtet. Dieser Prozess nahm zwei Jahre in Anspruch und wurde durch das genannte Projekt „Inventarisierung Schiffswerft“, ein Arbeitsstipendium und durch die ehrenamtliche Tätigkeit des Museumsvereins ermöglicht.

Im Dezember 2022 konnten die vorhandenen Akten, Fotos, Pläne und Objekte der ehemaligen Schiffswerft in dem Raum zusammengezogen, strukturiert und die Grunderfassung des Bestandes in einem Excel-Sheet begonnen werden. (Abb. 4) Ein geringerer Teil der Sammlung verblieben in dem der Schiffswerft gewidmeten Ausstellungsraum, in dem sich neben den Ausstellungsvitrinen und Modellen auch Schränke zur Aufbewahrung von Fotografien und Akten befinden.

Durch die im Rahmen der Übersiedlung 2022 erfolgte Grunderfassung wurde das Volumen des Bestands erstmalig erhoben. Der Bestand Donau/Schiffswerft kann mit jetzigem Kenntnisstand auf bis zu 50 Regalmeter Akten (Geschäftsakten, Personalakten, Marketingunterlagen, Stapellaufblätter, Werkstattwochenbücher), circa 2.000 technische Plänen und Zeichnungen (Schiffspläne, Anlagenpläne), circa 300.000 Fotografien und Medien (Fotos, Dias, Filmrollen, VHS, Tonaufzeichnungen), circa 300 Objekte (Werkzeuge, Objekte aus der Produktion, Schiffsteile/Schiffsausstattungen, Textilien, Werbeartikel/Geschenkartikel, Bilder, Modelle) und circa 1.000 Titel in der Bibliothek beziffert werden.¹⁷

Sammlungswissenschaftliche Erschließung

Der erste Meilenstein im Projekt „Industriekultur im Dialog“ war, die Objekte und Dokumente, die in Zusammenhang mit der im Fokus des Projekts befindlichen, im Jahr 1938 eingerichteten Lehrwerkstätte stehen, zu sichten und sammlungswissenschaftlich zu erschließen. In einem zweiten Schritt wurden die Objekte und Dokumente für die weitere Bearbeitung im Projekte und für die Datenreicherung durch Zeitzeug:innen-Gespräche und die intergenerativen Workshops zugänglich gemacht.¹⁸

Es konnten in einem ersten Schritt 60 Objekte und Archivalien identifiziert werden, die im direkten Zusammenhang mit der Lehrwerkstätte und Ausbildung stehen. Aufgrund der auf Schätzungen im Vorfeld beruhenden Projektanforderung, 250 Objekte zu erfassen, wurde ein im Bestand „Schiffswerft“ enthaltenes Konvolut an Arbeitsbüchern inklusive Ersatzkarten für Arbeitsbücher aus dem Deutschen Reich in die sammlungswissenschaftliche Erschließung inkludiert. Dieses befand sich seit Jahrzehnten unbearbeitet im Museumsbestand. Durch Stichproben konnte festgestellt werden, dass in den Arbeitsbüchern wiederholt Lehrberufe und Lehrdauer in Bezug zur Schiffswerft Korneuburg vermerkt worden waren.¹⁹ Auch die bereits vor Projektstart in der Datenbank erfassten Objekte mit Bezug zur Lehrwerkstätte wurden gesichtet und im Laufe des Projekts weiter tiefenforschlossen.²⁰

Aufgrund fehlender Informationen zu Provenienzen und zum Sammlungsaufbau wurden in vorangegangenen Inventarisierungsprojekten oft nur materielle Eigenschaften, wie eine Beschreibung der äußeren Merkmale inklusive Maße der Objekte, festgehalten. Hingegen fehlten Angaben zu den Entstehungs- und früheren Gebrauchskontexten und Funktionen beziehungsweise Gebrauchsweisen. So

gewinnt ein (museales) Objekt generell erst durch Bedeutungszuschreibungen an historischem Wert.²¹ Bei der Objektinventarisierung ist es zudem wichtig, mit zuvor festgelegten Qualitätsstandards zu arbeiten, die eine systematische Sammlungsdokumentation ermöglichen. Wie viele Museen, bewegt sich dabei auch das Stadtmuseum Korneuburg in einem Spannungsfeld zwischen quantitativen Anforderungen und qualitativen Ansprüchen. Auf der einen Seite stehen jahrzehntelang „aufgestaute“ Rückstände an zu inventarisierenden Objekten und Sammlungsgütern, die erfasst und digital zugänglich gemacht werden sollen. Auf der anderen Seite steht die Tiefenerschließung, mit der Objekte in ihre funktionalen, historischen und sozialen Kontexte eingeordnet werden.²² Im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ wurden diese Fragen etwa nach der Provenienz, nach Gebrauchsspuren und nach dem Funktionswandel der Objekte für den Teilbestand der Werksammlung und speziell der Objekte der Lehre und Lehrwerkstätten gestellt und bearbeitet.

Die Inventarisierung und Digitalisierung der Objekte wurde mittels der im Stadtmuseum Korneuburg vorhandenen Museumsdatenbank Imdas Pro durchgeführt.²³ Dafür wurde ein Basisdatensatz erstellt, der sich an die in Imdas Pro vorgegebenen Felder im Bereich „Museumsoberbegriff“ orientiert. Hier wurden neben der Zuordnung zur Sammlung, einer Objektbezeichnung und einer Inventarnummer auch die Entstehungszeit, Objektbeschreibung, der Zustand, die Maße, Überbringer:in, Übernehmer:in, Materialien, Herstellungsort, Datierung und die Objektgeschichte, sofern bekannt, festgehalten. Gebrauchsspuren, der Funktionswandel der Objekte und Provenienz wurden im Feld „Objektgeschichte“ erfasst. Die Mehrstimmigkeit in Bedeutungszuschreibungen und Funktionalitäten der Objekte, welche durch die Gespräche mit den Zeitzeug:innen entstand, wurde im Feld „Bemerkungen“ mit dem Hinweis „Stimmen Zeitzeug:innen“ vermerkt. Dafür wurden direkte Zitate aus den Gesprächen mit Bezug zu dem jeweiligen Objekt oder der jeweiligen Archivalie übernommen. Weiteres wurde der Name der/des Zeitzeug:in und der Name der Gesprächsleitung (in diesem Fall Hanna Brinkmann), sowie das Datum der Aufzeichnung festgehalten.

Auch eine umfangreiche Verschlagwortung der Objekte wurde von Beginn an festgelegt, da diese nach Abschluss der Inventarisierung über die Schnittstelle des Museumsmanagement Niederösterreich im digitalen Inventarisierungsprogramm DIP. Noemuseen²⁴ zur Verfügung gestellt werden sollten. Von DIP.Noemuseen werden die

Datensätze wiederum in das nationale Portal für Kulturobjekte, kulturpool.at,²⁵ sowie über kulturpool.at in das Europeana-Portal²⁶ der Europäischen Union gespiegelt.

Im Zuge des Projekts wurden neben den bereits in der Datenbank inventarisierten Objekten 562 weitere Objekte und Archivalien mit Bezug zur Lehre und den Lehrwerkstätten der Schiffswerft Korneuburg erfasst.

Die erfassten Objekte und Archivalien lassen sich in die folgenden Gruppen einteilen:

- Objekte aus dem Lehralltag: Werksausweis, Werkstattwochenbücher, Ausbildungshefte, weitere Schulhefte, Schülermonatskarten, Freifahrtsausweise
- Urkunden und Zeugnisse: Mitarbeiter-Medaillen, Bewerbungsschreiben, Urkunden von Lehrlingswettbewerben, Lehrzeugnisse
- Textilien: Krawatten, Halstücher, Arbeitsblusen, Arbeitshemden, Arbeitsmäntel und damit in Zusammenhang stehende Objekte wie eine Brusttasche mit dem Logo der Schiffswerft
- Werkzeuge, mit denen die Lehrlinge während ihrer Ausbildung gearbeitet haben, die aber angekauft wurden: Schraubzange, Talmeter, Handbohrer, Lötkolben
- Werkzeuge, welche die Lehrlinge in ihrer Ausbildung gefertigt beziehungsweise bearbeitet haben: Amboss, Stockscheren, Hammer, Werkzeugkiste
- Schulungsstücke: Stockanker, Schautafel für Übungsstücke Metallberufe, Tank-Balanceruder
- Geschenkartikel für Kunden und Geschäftspartner, die in der Lehrwerkstatt gefertigt wurden: Briefbeschwerer, Stifthalter, Stiftablagen
- Preise und Plaketten, die in der Lehrwerkstatt gefertigt wurden
- Lehrabschlussstücke: Kurbelwelle, Abziehvorrichtungen
- Arbeitsbücher Deutsches Reich und Ersatzkarten für Arbeitsbücher Deutsches Reich, weitere Merkblätter, die mit den Arbeitsbüchern in Zusammenhang stehen.²⁷



Abb. 5: Schülermonatskarte Österreichische Bundesbahnen von Felix Ruffer, 1954–1955, Inv. Nr. 20136



Abb. 6: Werk-Ausweis Schiffswerft Korneuburg von Felix Ruffer, 1953–1957, Inv. Nr. 20137

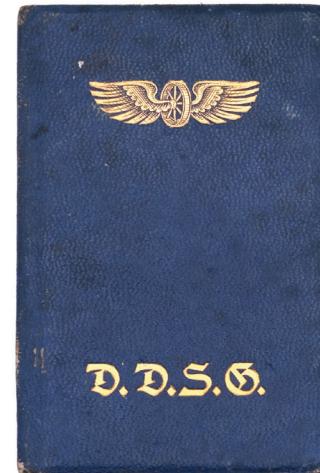


Abb. 7: Freifahrtsausweis DDSG von Anna Ruffer, 1936–1941, Inv. Nr. 20138

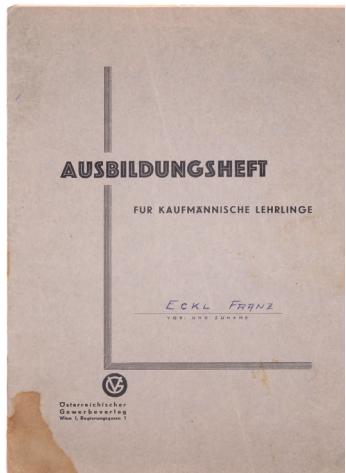


Abb. 8: Ausbildungsheft Kaufmännische Lehrlinge von Franz Eckl, 1959, Inv. Nr. 20148

Objekte aus dem Lehralltag

Diese Gegenstände beziehungsweise Dokumente gehörten zur „Ausstattung“ eines Lehrlings. Neben Ausweisen zur täglichen Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Lehrplatz und zurück nach Hause (Inv. Nr. 20136, 20718, **Abb. 5**), war dies beispielsweise auch der Werk-Ausweis (Inv. Nr. 20137, **Abb. 6**), der bei Betreten des Firmengeländes vorgewiesen werden musste. Bis ins Jahr 1959 besaßen die Lehrlinge und auch Familienangehörige von Mitarbeiter:innen der Schiffswerft einen Freifahrtsausweis der DDSG (Inv. Nr. 20138, 20139, 20140, 20720, **Abb. 7**). Durch diesen hatten sie die Möglichkeit, mit allen Transportmitteln der DDSG und der Eisenbahn gratis oder vergünstigt zu fahren. Diese Möglichkeit endete 1959 mit der Herauslösung der Schiffswerft Korneuburg aus der DDSG und ihrer Überführung in eine eigene Aktiengesellschaft mit dem Namen „Schiffswerft Korneuburg AG“, die sich mehrheitlich in Staatsbesitz befand.²⁸ Damit erlosch für die Mitarbeiter:innen der Schiffswerft die Bahnfreifahrt.²⁹

Im Lehralltag mussten die Lehrlinge in den Werkstätten sogenannte Werkstattwochenbücher (Inv. Nr. 20163, 20164, 20249, 20250, 20251) führen.³⁰ In diesen wurden die Arbeitsstunden eingetragen und Skizzen der jeweiligen Wochenarbeit angefertigt. Für die Werkstattwochenbücher gab es eine eigene Schrift, die von jedem Lehrling eingehalten werden musste und die „Normschrift“ hieß. Im Alltag der kaufmännischen Lehrlinge gab es diese Werkstattwochenbücher nicht, allerdings

mussten hier Ausbildungshefte geführt werden (Inv. Nr. 20148, **Abb. 8**). Im Zuge des Projekts und des in seinem Rahmen durchgeführten Sammlungsauftrufs³¹ wurden dem Museum weitere Schulhefte aus der Lehrzeit und der Berufsschule mit Bezug zur Schiffswerft übergeben. Darunter befindet sich beispielsweise ein Heft mit Zeichnungsübungen aus der Lehrzeit eines Maschinenschlossers oder auch allgemeine Schulhefte zu den Fächern Wirtschaftsrechnen, Buchführung und Staatsbürgerkunde (Inv. Nr. 20165, 20166, 20167).

Urkunden und Zeugnisse

Umfangreiche Konvolute an Bewerbungsschreiben, Lehrzeugnissen, Urkunden von Lehrlingswettbewerben, aber auch Mitarbeiter-Medaillen gelangten im Zuge des Projekts und vor allem durch die Zeitzeug:innengespräche in die Sammlung des Museums und wurden in die Datenbank aufgenommen. Im Vorfeld der Gespräche hatte die Projektmitarbeiterin Hanna Brinkmann ihre Interviewpartner:innen gebeten, eigene Dokumente, Fotografien oder Objekte aus ihrer Lehrzeit zum Gespräch mitzubringen.³² Im Unterschied zu vielen Objekten und Dokumenten wurden vor allem Zeugnisse aus der Lehrzeit als etwas sehr Persönliches wahrgenommen und dem Museum meist nicht im Original als Schenkungen, sondern als Kopie oder als Vorlage für die Erstellung eines Digitalisats übergeben.



Abb. 9: Arbeitsbluse mit Logo SKW, 1954–1974, Inv. Nr. 00017



Abb. 10: Krawatte mit Logo ÖSWAG und Stickerei Steuerrad auf Stockanker, 1980–1993, Inv. Nr. 20259

Textilien

Zum Lehralltag gehörte auch die Ausstattung mit Arbeitskleidung. Alle Lehrlinge in den Werkstätten erhielten einen Arbeitsanzug, bestehend aus einer Arbeitsbluse beziehungsweise einem Arbeitshemd (Inv. Nr. 00017, 00018, 20106, **Abb. 9**) und einer Arbeitshose. In den kaufmännischen Berufen in den Büros wurden Lehrlinge mit einem Arbeitsmantel (Inv. Nr. 20132, **Abb. 15 im Beitrag Brinkmann**) ausgestattet. Zunächst auch dem Lehralltag in der Schiffswerft Korneuburg zugeordnet, stellte sich im Laufe des Projekts und der Zeitzeug:innen-Gespräche heraus, dass die zum Bestand gehörenden Krawatten (Inv. Nr. 00012, 00036, 20059, 20259, **Abb. 10**) und Halstücher mit unterschiedlichen Aufdrucken und Logos der Werft Werbeartikel waren, die nicht zur Lehrlings-Ausstattung gehörten, sondern individuell zugekauft worden waren.

Werkzeuge (zugekauft)

In den Lehrwerkstätten wurden den Lehrlingen Werkzeuge zur Verfügung gestellt, mit dem sie die jeweiligen Fertigkeiten erlernen konnten. Hierzu gehören verschiedene Arten von Feilen, Sägen, Bohrer, Hämmer, Anreißwerkzeuge, Messwinkel, Lineale, Schublehren und weitere Werkzeuge. In der Sammlung des Museums befinden sich aus dieser Gruppe Objekte wie eine Schraubzwinge, Handbohrer beziehungsweise Handbohrwinden (Inv. Nr. 20398, 20712, **Abb. 11**), ein Lötkolben (Inv. Nr. 20397, **Abb. 12**), aber auch ein sogenannter Talmeter (**Abb. 3 im Beitrag Brunn, Vielstimmigkeit**), die in den Werkstätten genutzt wurden.



Abb. 11: Handbohrwinde, 1960–1969, Inv. Nr. 20398



Abb. 12: Lötkolben, 1960–1969, Inv. Nr. 20397

Werkzeuge (von den Lehrlingen gefertigt oder bearbeitet)

Die Lehrlinge in den Werkstätten fertigten in ihrer Ausbildung auch Werkzeuge an. So wurde unter dem Ausbildner Fritz Ertl³³ die Fertigung von Stockscheren (Inv. Nr. 20010, **Abb. 13**) als Übungsstück in der Metallwerkstätte eingeführt. Auch Ambosse (Inv. Nr. 20009, **Abb. 14 im Beitrag Brinkmann**) wurden als Übungsstücke gefertigt. Das Material stammte hier von einer Eisenbahnschiene, die so lange gehämmert und gefeilt werden musste, bis sie die Form eines Ambosse hatte. Im Unterschied zu anderen Werkstücken konnten diese Werkzeuge nach der Bewertung durch den Meister gegen einen kleinen Materialpreis von den Lehrlingen mit nach Hause genommen werden. Die Technik des Feilens wurde auch bei der Fertigung eines Hammers (**Abb. 14**) geübt. Die Lehrlinge erhielten dafür ein Metallstück, das auf die richtige Größe gefeilt werden musste.

Schulungsstücke

In der Sammlung des Museums sind Objekte erhalten geblieben, die als Einzelstücke angefertigt wurden und in der Lehrwerkstätte als Anschauungs- oder Schulungsstücke verwendet wurden. Dazu zählen ein Stockanker (Inv. Nr. 20037, **Abb. 9 im Beitrag Brinkmann**) und das Modell eines Tank-Balanceruders (Inv. Nr. 00021, **Abb. 15**). Beide Objekte wurden von dem Ausbildner Felix Ruffer gefertigt. Anhand des Stockankers wurde die Technik des Hartlöten gelehrt. Die Lehrlinge aus den Metallwerkstätten mussten die Flunken (Dreiecksplatte) des Ankers an die Arme anlöten, wobei auch



Abb. 13: Stockscheren, 1980–1989, Inv. Nr. 20010



Abb. 14: Hammer von Karin Kreutler, Digitalisierung im Zuge des Citizen Science Workshops am 12.2.2025



Abb. 15: Modell eines Tank Balanceruders, ohne Datierung, Inv. Nr. 00021



Abb. 16: Schautafel mit Übungsstücken aus der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg, 1970–1979, Inv. Nr. 20422



Abb. 17: Stiftablage, nach 1974, Inv. Nr. 20147

andere Teile des Stockankers in der Lehrwerkstatt gefertigt wurden.³⁴ Der Stockanker im Museum wurde nachträglich auf eine Schautafel montiert und hing bis zur Schließung der Werft in der Lehrwerkstatt als Schulungstafel an der Wand.

Die Schautafel mit fünf Übungsstücken aus der Metalllehrwerkstatt (Inv. Nr. 202422, **Abb. 16**) hingegen wurde laut Otto Pacher von Lehrlingen der Binnenschiffahrt gefertigt.³⁵ Die DDSG bildete auf dem Schulschiff „Donau“, welches im Werthafen der Schiffswerft Korneuburg lag, eigene Lehrlinge für die Binnenschiffahrt aus. Diese lernten jeden Freitag in der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg. Auf der Schautafel sind Übungsstücke zu sehen, anhand derer die Techniken des Sägens (Gehrungswinkel, Anschlagwinkel), des Feilens (U-Stahl) und des Hämmerns gelehrt wurden. Ein Sechseck wurde für das Erlernen der Grundkenntnisse in der Messtechnik und in der Bearbeitung von Metall gefertigt.³⁶

Geschenkartikel für Kunden und Geschäftspartner

In den Lehrwerkstätten wurden als Übungs-, aber auch als Lehrprüfungsgegenstände Briefbeschwerer, Stifthalter und Stiftablagen gefertigt. Dabei wurden die Rohmaterialien zur Verfügung gestellt und die Lehrlinge mussten unter Anwendung der in der Lehre gelernten Techniken Teile der Werkstücke fertigen, die im Anschluss zusammengesetzt wurden. Hierbei kamen Fertigkeiten des Fräsen, Drehens, Schleifens, Feilens, Polieren und Gewindeschneidens zum Einsatz. Einige der Objekte entstanden in Zusammenarbeit zwischen der Metall- und der Holzlehrwerkstatt,

wie beispielsweise die Stiftablage (Inv. Nr. 00022, 20147, 20396, **Abb. 17**), deren Ablage aus Holz aus der Tischlerlehrwerkstatt und der Aufsatz in Form eines Steuerrades mit Stockanker aus der Metalllehrwerkstatt stammt. Ein besonders schwieriges Werkstück war der Stifthalter in Form eines Würfels (Inv. Nr. 00033, 20035, **Abb. 12, 13 im Beitrag Brinkmann**). Dieser wurde aus einem einzelnen Metallwürfel herausgedreht, wobei der innenliegende Würfel in verschiedenen Farben lackiert wurde.

Die größte Gruppe an sogenannten „Geschenkartikeln“, die in der Lehrwerkstatt der Schiffswerft gefertigt wurden und Teil der Sammlung sind, ist die der Briefbeschwerer (Inv. Nr. 00032, 20011, 20036, 20038, 20039, 20143, 20144, **Abb. 18**). Hier wurde ein Aufsatz in Form eines Steuerrades auf einem Stockanker auf einer Metallplatte befestigt. Im Design orientierte man sich an dem von 1959 bis 1974 genutzten Logo der Schiffswerft. Vor dem Steuerrad wurden zwei Paddel oder eine Schiffsschraube (Inv. Nr. 20144, **Abb. 19**) platziert. Jeder Briefbeschwerer besitzt eine Plakette, die entsprechend des jeweiligen Anlasses graviert werden konnte. Die Briefbeschwerer in der Sammlung des Museums unterscheiden sich teilweise in den Metalllegierungen, was auf die Nutzung von unterschiedlichen Lieferanten für die Rohmaterialien zurückgeführt werden könnte. Die Geschenk- und Musterstücke wurden an Geschäftspartner und Kunden der Schiffswerft zu Firmenjubiläen, Weihnachten und besonderen Anlässen ausgegeben. Die Lehrlinge durften sie nicht mit nach Hause nehmen.



Abb. 18: Briefbeschwerer, 1980-1989, Inv. Nr. 00032



Abb. 19: Briefbeschwerer mit Schiffsschraube, ab 1974, Inv. Nr. 20144



Abb. 20: Plakette Mitarbeiterjubiläum ÖSWAG, 1989, Inv. Nr. 00030



Abb. 21: Plakette zur Erinnerung an die ÖSWAG Schimeisterschaft 1984 in Form eines Skis, 1984, Inv. Nr. 20706



Abb. 22: Kurbelwelle, 1964, Leihgabe Herbert Mannhart, Inv. Nr. 20713

Preise und Plaketten

Im Zusammenhang mit den Geschenkartikeln stehen auch Preisobjekte und Plaketten, die in der Lehrwerkstatt gefertigt wurden. Die Plaketten wurden zur Kennzeichnung der unterschiedlichen Werkstücke, aber auch für Preise und Geschenke für Mitarbeiter:innen angefertigt. In der Museumssammlung befindet sich beispielsweise eine Plakette mit der Gravur „Zur Erinnerung an die langjährige Mitarbeit in der ÖSWAG Werft Korneuburg 1989“ (Inv. Nr. 00030, **Abb. 20**). Derartige Plaketten wurden in Holzobjekte eingelassen. Auch ein Preis zur „ÖSWAG-Schimeisterschaft 1984“ (Inv. Nr. 20706, **Abb. 21**) wurde in der Lehrwerkstatt gefertigt. Die Schiffswerft Korneuburg unterhielt mehrere Werksportgemeinschaften. Eine davon war der Skiclub/Skiverein, der regelmäßig Skirennen durchführte, für die Preise gestaltet wurden.

Lehrabschlussstücke

Besonders aufwendige und technisch herausfordernde Gegenstände mussten bei den Lehrabschluss- oder Gesellenprüfungen gefertigt werden. Der Dreher Herbert Mannhart schloss seine Lehre mit einer Kurbelwelle ab. (**Abb. 22**) Dafür erhielten die Lehrlinge ein Stück Stahl, aus dem eine Kurbelwelle herausgedreht werden musste. Die Aufgabe war sehrfordernd, da auf bis zu 1/100mm gearbeitet werden musste. Der Schiffsbauer Gerhard Mitterbauer erhielt für seine Gesellenprüfung die Aufgabe, eine Abziehvorrichtung zu fertigen (Inv. Nr. 20314, **Abb. 5 im Beitrag Brunn, Vielstimmigkeit**). Die Prüfung beinhaltete die Techniken Sä-

gen, Feilen, Bohren, Drehen und die Herstellung von Gewinden und Kordeln auf der Drehbank.

Resümee

Innerhalb des Projekts „Industriekultur im Dialog“ lag ein Schwerpunkt auf der sammlungswissenschaftlichen Erschließung von Objekten zur Lehrwerkstatt der ehemaligen Schiffswerft Korneuburg, wobei 562 Objekte und Archivalien erfasst und inhaltlich vertieft werden konnten. Die Objekte wurden in Gruppen eingeteilt, die von Ausweisen, Werkstattwochenbüchern, Urkunden, Textilien über Werkzeuge und Geschenkartikel reichen. Besondere Bedeutung kommt der Kontextualisierung der Objekte in Hinblick auf ihre Funktion, Herstellung und der Analyse von Gebrauchsspuren zu. Die Dokumentation erfolgte in der Museumsdatenbank Imdas Pro unter Einhaltung wissenschaftlicher und musealer Methodiken. Der Bestand wurde nicht nur inventarisiert, sondern über die Plattform DIP.Noemuseen des Landes Niederösterreich auch in nationale und internationale Sammlungsportale integriert. Insgesamt zeigt der Beitrag auf, wie durch eine systematische Sammlungserschließung und Digitalisierung ein bislang unbearbeiteter Sammlungsbestand nachhaltig in seinem Facettenreichtum wissenschaftlich erschlossen und zugänglich gemacht werden kann.

1 Name und Sitz des Betriebes (Unternehmers) (Firmenstempel)	2 Art des Betriebes oder der Betriebsabteilung	3 Tag des Beginns der Beschäftigung	4 Art der Beschäftigung (möglichst genau angeben)	5 Tag der Beendigung der Beschäftigung	6 Unterschrift des Unternehmers
Papier- und Cellulosefabrik Gratwein der Leykam-Josefsthral A. G.	Papier- fabrik	3/9. 1941	Papiermacher Stellmacher Leimkramer	28/3. 1942	Papier- und Cellulosefabrik Gratwein der Leykam-Josefsthral A. G.
FRITZ AUER Gut „Lindenholz“ Stübing bei Graz	Leder	6. IV. 1942	3. XI. 1942	3. XI. 1942	FRITZ AUER Gut „Lindenholz“ Stübing bei Graz
3 Firma F. Auer Gut „Lindenholz“ in Stübing bei Graz Graz, Österreich	Obst- Parfüm	20. 10. 1942	Parfümer	2. I. 1943	F. Auer
4 GUTSVERWALTUNG Schloß Thal, Post Gösting bei Graz		15. I. 1943	Milker - Lederlager	15. 6. 1943	GUTSVERWALTUNG Schloß Thal, Post Gösting bei Graz
5 GUTSVERWALTUNG Schloß Thal, Post Gösting bei Graz	Lederl.	16. 6. 1943	Lederarbeiter	26. 8. 1943	GUTSVERWALTUNG Schloß Thal, Post Gösting bei Graz
Kapitel 4 Sensibles Industrieerbe	Lederl.	1943			

Sensibles Industrieerbe

Zur Sammlungseröffnung der „Arbeitsbücher Deutsches Reich“

2025 ist ein wichtiges Gedenkjahr in Österreich. Vielerorts wird an 80 Jahre Ende des Zweiten Weltkriegs und an die Befreiung von der nationalsozialistischen Herrschaft in Österreich gedacht.¹ Dafür wird auch auf Museumssammlungen und insbesondere Objekte, die auf diese Zeit verweisen, Bezug genommen. Unter der Herrschaft der Nationalsozialisten wurden in wenigen Jahren Millionen Menschen vertrieben, verfolgt und ermordet. Diese Verbrechen und dieser Unrechtskontext sind mitzudenken, wenn vom Erhalt von „Nazi-Dingen“ und dem heutigen Umgang mit ihnen gesprochen wird.²

Auch im Stadtmuseum Korneuburg haben sich materielle Überreste aus der Zeit des Nationalsozialismus erhalten, darunter im Sammlungsbereich zur ehemaligen Schiffswerft in Korneuburg. Ein für die Forschung wichtiges und aussagekräftiges Konvolut an Arbeitsbüchern aus dem Deutschen Reich und Ersatzkarten für Arbeitsbücher aus dem Deutschen Reich sowie weitere Merkblätter und Dokumente, die die Nationalsozialisten zur Erfassung von Arbeiter:innen nutzten, wurde dem Museum im Jahr 2006 von einem ehemaligen Mitarbeiter der Werft übergeben. (Abb. 1)

Im Projekt „Industriekultur im Dialog“ stand die Aufarbeitung und sammlungswissenschaftliche Erschließung der vorhandenen Objekte und Dokumente (vor allem Fotos, Urkunden, Zeichnungen/Pläne) zur Lehrwerkstätte und Ausbildung in der ehemaligen Schiffswerft Korneuburg im Fokus. Die Entscheidung, das Konvolut „Arbeitsbücher“ im Projekt hinsichtlich Informationen zu ehemaligen Lehrlingen aufzuarbeiten und zu erschließen, wurde auch deshalb getroffen, weil die Lehrwerkstätte der Schiffswerft im Jahr 1938 unter dem nationalsozialistischen Regime eingerichtet wurde und nach einer stichprobenartigen Durchsicht der einzelnen Hefte in ihnen auch Vermerke zur Ausbildung in der Werft gefunden wurden.³ Im Folgenden werden die Arbeitsbücher Deutsches Reich, das Arbeitsbuch für Ausländer und die Ersatzkarten Deutsches Reich näher beschrieben und die Überlegungen hinsichtlich der Erschließung des Bestands vorgestellt. Die Merkblätter und weiteren Dokumente werden kurz vorgestellt, aber nicht weiter analysiert.



Abb. 1: Historische Metallbox mit Konvolut Arbeitsbücher, insgesamt sind drei dieser Metallboxen mit Arbeitsbüchern im Stadtmuseum Korneuburg erhalten, 2025

Beschreibung des Konvoluts

Das im Stadtmuseum Korneuburg erhaltene Konvolut an Arbeitsbüchern und weiteren Materialien besteht aus 491 Einzelstücken, die sich wie folgt aufteilen: 260 Arbeitsbücher Deutsches Reich, 208 Ersatzkarten für Arbeitsbücher Deutsches Reich, ein Arbeitsbuch für Ausländer Deutsches Reich und weitere Merkblätter und Dokumente, die in Zusammenhang mit den Arbeitsbüchern erhalten geblieben sind, wie zum Beispiel eine Beitragsquittungskarte für Ausländerbetreuung der Deutschen Arbeitsfront (Inv. Nr. 20241), ein Befreiungsschein (Inv. Nr. 20242), eine Lohnsteuerkarte (Inv. Nr. 20256), eine Arbeitsbescheinigung Arbeitslosenunterstützung (Inv. Nr. 20268), Erfassungsblätter für Eintragungen des Arbeitsamts (Nebenstelle) (Inv. Nr. 20301, 20305, 20320, 20327, 20329), Notizen von Arbeitsbuchinhaber:innen (Inv. Nr. 20321, 20541), eine Postkarte vom Arbeitsamt an einen Arbeitsbuchinhaber (Inv. Nr. 20352), ein Merkblatt für Arbeitsbuchinhaber und Betriebsführer Deutsches Reich (Inv. Nr. 20353), eine Zuweisungskarte des Arbeitsamtes (Inv. Nr. 20385, 20518), eine Versicherungskarte (Inv. Nr. 20407), eine Quittungskarte Invalidenversicherung (Inv. Nr. 20429), einen Einlieferungsschein der Post Korneuburg (Inv. Nr. 20463), Bestätigungen über den Empfang des Arbeitsbuchs (Inv. Nr. 20500, 20566) und Freimarken für Unterkunft und Verpflegung, Flüchtlingsfürsorge Städtisches Wohlfahrtsamt München (Inv. Nr. 20547, 20548).

In Form und Größe sind die Arbeitsbücher und Ersatzkarten mit einem heutigen Reisepass vergleichbar. Während die Arbeitsbücher mit den durchschnittlichen Maßen von 15 x 10,8 cm aus 32 oder 33 Seiten (ohne Anmerkungen) bestehen, be-



Abb. 2: Einband reguläres („braunes“) Arbeitsbuch, Inv. Nr. 20180



Abb. 3: Einband der ersten, ab 1935 in Deutschland ausgegebenen Arbeitsbücher, Inv. Nr. 20351



Abb. 4: Einband Arbeitsbuch für Ausländer, Inv. Nr. 20240

stehen die Ersatzkarten mit ähnlichen Abmessungen aus nur vier Seiten. Die regulären Arbeitsbücher wurden mit einem rötlich-braunen Einband ausgegeben und sind in der Folge als „braune“ Arbeitsbücher bezeichnet. (Abb. 2) Auf der Vorderseite sind ein Reichsadler mit ausgebreiteten Schwingen, der in seinen Klauen das mit einem Eichenlaubkranz umrahmte Hakenkreuz hält, sowie die Bezeichnung „Arbeitsbuch Deutsches Reich“ aufgedruckt.⁴ Die ersten in Deutschland ab 1935 ausgegebenen Arbeitsbücher zeigten noch kein Hakenkreuz und die Schwingen des Adlers waren nicht ausgebreitet (Inv. Nr. 20351, Abb. 3). Eine Sonderform war das „Arbeitsbuch für Ausländer, Deutsches Reich“, welches einen dunkelgrünen Einband mit Reichsadler und einem mit Eichenlaubkranz umrahmten Hakenkreuz zeigt (Inv. Nr. 20240, Abb. 4).

Auf der Umschlagrückseite aller Arbeitsbücher ist ein freies Feld, in dem mit Tinte oder Kugelschreiber die handschriftliche Unterschrift des/der Besitzer:in einge tragen wurde. In wenigen Fällen hat sich in diesem Konvolut statt der Unterschrift ein Aufkleber mit dem jeweiligen Namen in der heute geläufigen lateinischen Schrift Antiqua erhalten (Inv. Nr. 20203). Die erste Seite ist mit der Registrierungsnummer der jeweiligen Person versehen, die sich aus dem ausstellenden Arbeitsamt und gegebenenfalls dessen Nebenstelle zusammensetzt. Bei den meisten Arbeitsbüchern dieses Konvoluts wurde die Nummer 384k(K) vermerkt, welche für das Arbeitsamt Stockerau – Nebenstelle Korneuburg steht. Unter derselben Nummer wurde zeitgleich eine Karteikarte mit den gleichen personenbezogenen Informationen bei dem jeweiligen Arbeitsamt hinterlegt.⁵

Neben der Nummer des ausstellenden Arbeitsamts war es die Vorgabe, den „Vor- und Zuname, bei Frauen auch Geburtsname“ zu nennen. In den meisten Fällen wur

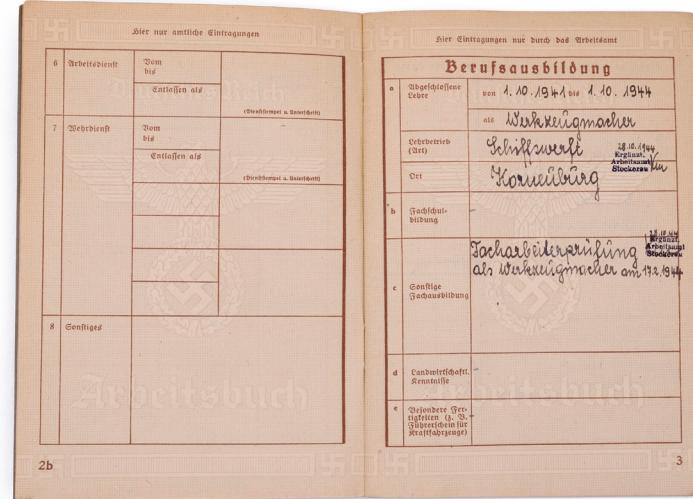


Abb. 5: Auszug Arbeitsbuch Deutsches Reich, Informationen zur Berufsausbildung, Inv. Nr. 20180

de der Name handschriftlich in Antiqualettern vermerkt, da am unteren Ende nochmals die „eigenhändige Unterschrift des Inhabers“ gefordert wurde, die dann in der jeweiligen Handschrift der/des Träger:in ausgeführt wurde. In der Mitte findet sich Platz für den Eintrag einer Wehrnummer. Auf der zweiten Seite wurden persönliche Angaben, wie das Geburtsdatum, der Geburtsort, die Staatszugehörigkeit inklusive des zugeteilten Kreises, der Familienstand, die Geburtsjahre von etwaigen Kindern und der Wohnort inklusive genauer Angabe der Wohnung, abgefragt. Auf Seite 2a ist Platz für weitere Eintragungen der Wohnadresse, falls sich diese im Laufe der Jahre änderte.

Seite 2b erfasste einen möglichen Arbeitsdienst oder Wehrdienst und bot Platz für sonstige Anmerkungen. Auf Seite 3 waren genauere Informationen zur Berufsausbildung einzutragen, wie die Nennung der „abgeschlossenen Lehre“, den Lehrbetrieb, den Ort des Lehrbetriebs, eine mögliche Fachschulausbildung, sonstige Fachausbildungen, landwirtschaftliche Kenntnisse oder besondere Fertigkeiten, wie die eines Führerscheins. (Abb. 5) Auf Seite 4 und 5 wurden die „bisherigen Beschäftigungsarten von längerer Dauer“ erfasst. Im unteren Drittel von Seite 5 wurden noch die Berufsgruppe und Berufsart erfasst, bevor das ausstellende Arbeitsamt das Datum der Ausstellung des Heftes vermerkte und das Heft mit dem Stempel des Arbeitsamts stempelte.

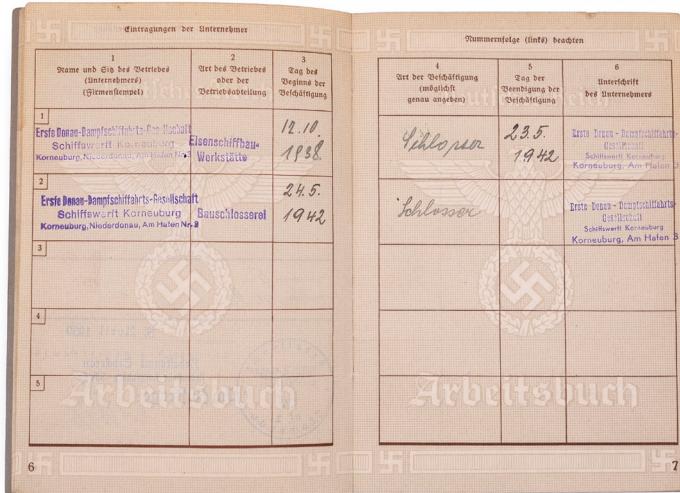


Abb. 6: Auszug Arbeitsbuch
Deutsches Reich, Tabellarische
Erfassung der Tätigkeiten
und Betriebe, Inv. Nr. 20195

Von Seite 6 bis 29 findet sich auf zwölf Doppelseiten Platz für Eintragungen früherer und aktueller Beschäftigungsverhältnisse ab Beginn des Arbeitsbuchs, wobei in den meisten Fällen im Korneuburger Konvolut nur über zwei bis drei Doppelseiten ausgefüllt wurden. Teilweise wurden in den Arbeitsbüchern Beschäftigungen erfasst, die vor dem Ausstellungsdatum des Buches lagen, der Hauptteil des Buches widmet sich in den meisten Fällen jedoch der tabellarischen Erfassung der Tätigkeiten ab dem Ausstellungsdatum. Folgende Informationen sind hier eingetragen: 1) Name und Sitz des Betriebes (Unternehmers) mit Firmenstempel, 2) Art des Betriebes oder der Betriebsabteilung, 3) Tag des Beginns der Beschäftigung, 4) Art der Beschäftigung, 5) Tag der Beendigung der Beschäftigung und 6) Unterschrift des Unternehmers, die in den meisten Fällen zudem in Form eines Stempels gegeben wurde. (Abb. 6)

Auf den abschließenden Seiten 30 und 31 war Platz für „sonstige Anmerkungen“. Ab Seite 32/33 sind bei den rötlich-braunen Arbeitsbüchern „Anmerkungen für Arbeitsbuchinhaber und Unternehmer“ in den verschiedenen Ausgaben beigelegt. Diese unterrichten über die gemeinsamen Pflichten, die Pflichten des Arbeiters, Angestellten und mithelfenden Familienangehörigen, sowie die weiteren Pflichten des Unternehmers. Die Anmerkungen enthalten abschließend einen eigenen Absatz zu den „Sonderbestimmungen für die Binnenschifffahrt“.

Das „Arbeitsbuch für Ausländer, Deutsches Reich“ ist ebenfalls ein DIN-A6-großes Heft und besteht aus 38 Seiten. Die Vorderseite und das darauffolgende Deckblatt sind mit „Deutsches Reich. Arbeitsbuch für Ausländer“ betitelt. Auf der Rückseite des Deckblatts befindet sich ein Vorwort, unterzeichnet mit „der Generalbevollmächtigte für den Arbeitseinsatz“. Dann beginnt erst die Zählung mit der Seite 1, auf der, wie beim „braunen“ Arbeitsbuch, die Personalnummer beginnend mit der Nummer des ausstellenden Arbeitsamts vermerkt wurde. Unter dem Titel „Arbeitsbuch für Ausländer“ findet sich der Zusatz „Verordnung vom 1. Mai 1943“ in Klammern. Hier wurde der Ruf- und Zuname, sowie bei Frauen der Geburtsname erfasst. Weiters findet sich der Passus „der Paß oder das Grenzlegitimationspapier des Ausländer ist ausgestellt von der --- in --- und hat die Nr.----“. Am Seitenende findet sich Platz für die „eigenhändige Unterschrift des Inhabers“. Auf Seite 2 wurde im Unterschied zu den anderen Arbeitsbüchern ein Foto, welches die/den Inhaber:in zeigt, platziert. Dieses wurde an der linken oberen und rechten unteren Ecke mit dem Stempel des ausstellenden Arbeitsamtes gestempelt. Auf Seite 3 wurden die persönlichen Angaben beginnend mit Herkunftsland, Geburtsdatum, Geburtsort, Kreis, Staatszugehörigkeit, „Volkszugehörigkeit“, Familienstand, Anzahl minderjähriger Kinder erfasst. Auf Seite 4 wurden die deutschen Sprachkenntnisse, die Heimatanschrift, die Anschriften von Personen, die in besonderen Fällen zu benachrichtigen sind, und auf Seite 5 der Wohnort und die Wohnung während der Beschäftigung abgefragt.

Ab Seite 6 ging es um Berufliches. Es wurden zunächst die Berufsausbildung bzw. Lehre, abgelegte (Meister- usw.) Prüfungen, dann sonstige Fachausbildungen, landwirtschaftliche oder gewerbliche Kenntniss sowie besondere Fertigkeiten (z. B. Führerschein für Kraftfahrzeuge) erfasst. Bisherige Beschäftigungsarten konnten ab Seite 7 und am Ende von Seite 8 die Berufsgruppe und Berufsart eingetragen werden, bevor auch hier das ausstellende Arbeitsamt das Datum der Ausstellung des Heftes festhielt und das Heft mit dem Stempel des Arbeitsamts versah. Auf Seite 9 wurden „Eintragungen über die Befreiung von den Vorschriften der Paragraf 1 bis 16 der VO. Über ausl. Arbeitnehmer vom 23.1.1933 (RGBl. / S. 26) vermerkt. Ab Seite 10 wurde auf acht Doppelseiten wie beim „braunen“ Arbeitsbuch in tabellarischer Form der 1) Name und Sitz des Betriebes (Unternehmers) mit Firmenstempel, 2) Art des Betriebes oder der Betriebsabteilung, 3a) Tag des Beginns der Beschäftigung, 3b) Beschäftigung genehmigt bis, 4) Art der Beschäftigung, 5a) Tag der Beendigung der Beschäftigung, 5b) Bescheinigung des Arbeitsamts



Abb. 7: Ersatzkarte für Arbeitsbuch Deutsches Reich
Inv. Nr. 20184

und 6) Unterschrift seitens Unternehmers bzw. Unternehmens, die in den meisten Fällen zusätzlich in Form eines Stempels gegeben wurde. Im Unterschied zum ‚braunen‘ Arbeitsbuch fand sich ab Seite 26 bis Seite 28 Platz für „Ärztliche Untersuchungen“, unterteilt in a) Vor der Arbeitsaufnahme im Reichsgebiet, b) Nach der Arbeitsaufnahme im Reichsgebiet. Von Seite 29 bis 38 war „Raum für amtliche Eintragungen“. Das einzige im Konvolut vorhandene Arbeitsbuch für Ausländer hat keine Anmerkungen im Anhang.

Eine Ersatzkarte für das Arbeitsbuch
Deutsches Reich kann als verkürzte Variante
des Arbeitsbuchs bezeichnet werden.

(Abb. 7) Sie war meist für einen begrenzten Zeitraum gültig und konnte durch die Ar-

beitsämter verlängert werden. Unternehmen und Arbeitgeber: innen sammelten die Ersatzkarten ebenfalls und mussten Änderungen den Ämtern melden.⁶ Der Großteil der Ersatzkarten des Korneuburger Konvoluts wurde ab 1945 ausgegeben, allerdings hat sich in dem Konvolut auch eine Ersatzkarte erhalten, die im Jahr 1942 ausgegeben und mit „Nicht Reichsdeutscher“ gestempelt ist (Inv. Nr. 20483). Die Ersatzkarten des Konvoluts unterscheiden sich teilweise in der Farbgebung des Papiers, wofür neben einem hellen Beige, Grüngrau oder ein rosa Unterton genutzt wurde, und auch in den abgefragten Informationen auf Seite 1.

Einige Ersatzkarten fordern neben der Angabe von „Name, Vorname, Geburts- tag, Geburtsort, Kreis des Geburtsortes, Berufsgruppe und -art, Wohnort, Straße, Nr. (Straße)“ auch die Angabe von „Staatszugehörigkeit, erlerner Beruf und derzeit ausgeübter Beruf“. Auf Seite 1 findet sich auch ein Feld zur Eintragung der Arbeits- buch-Nummer, eine Notiz zur Gültigkeit der Ersatzkarte, den Ausstellungsort und das Ausstellungsdatum, welches mit Stempel vom ausstellenden Arbeitsamt eingetragen und gestempelt wurde. Am unteren Ende findet sich, wie in den Arbeitsbüchern, ein Feld, das für die „eigenhändige Unterschrift des Inhabers“ reserviert war.

Abb. 8: Ersatzkarte für Arbeitsbuch Deutsches Reich, Innenseite mit Erfassung der Tätigkeiten und Betriebe, Inv. Nr. 20275

Die innenliegende Doppelseite war für Eintragungen der Beschäftigungen vorgesehen. Hier wurden 1) Name und Sitz des Betriebes (Dienstgebers), (Firmenstempel), 2) Art des Betriebes oder der Betriebsabteilung, 3) Tag des Beginns der Beschäftigung, 4) Art der Beschäftigung, 5) Tag der Beendigung der Beschäftigung und 6) Unterschrift des Dienstgebers vermerkt. (Abb. 8) Auf der Rückseite der Ersatzkarte findet sich folgender Passus: „Die Ersatzkarte tritt an die Stelle des Arbeitsbuches. Die für das Arbeitsbuch erlassenen Bestimmungen, insbesondere über die Übergabe des Buches an den Dienstgeber, die Aufbewahrung, die vorzunehmenden Eintragungen und Anzeigen usw. sowie die Strafbestimmungen finden auch auf die Ersatzkarte Anwendung“.

Kontextualisierung

Das Arbeitsbuch war keine Erfindung der Nationalsozialisten. Bereits in der Frühen Neuzeit finden sich laut der österreichischen Historikerin Sigrid Wadauer Erlässe und Vorschriften zu Arbeitszeugnissen, -papieren oder -pässen, die vorwiegend Handwerker, Dienstboten und Gesinde zur Belegung von Stellen nutzten.⁷ Diese waren aufwendig gestaltete Urkunden, ohne die niemand in die Arbeit genommen werden



Abb. 9: Wanderbuch aus dem Jahr 1836, Stadt-museum Korneuburg, Inv. Nr. 00295

durfte. Im 18. Jahrhundert wurden die Inhalte dieser Papiere durch eine Reihe von Verordnungen und die Reichshandwerksordnung (1731) normiert.

Sogenannte Handwerkskunstschäften, Arbeitszeugnisse und Wanderpässe wurden per Erlass im Jahr 1827 (wirksam ab 1829) im österreichischen Kaiserreich durch das Wanderbuch ersetzt. (Abb. 9) Im Jahr 1859 wurden anstelle der Wanderbücher die Arbeitsbücher eingeführt. Die Erfassung und Dokumentation der Bücher gingen immer mehr an die staatlichen Behörden über, die die Daten in den Büchern auch zunehmend standardisierten und die Bücher gegen einheitliche Gebühren ausfertigten. Von 1860 bis zum Ersten Weltkrieg wurden Arbeits- und Dienstbotenbücher auch als Reisedokumente verwendet. Arbeitgeber:innen waren in die Erstellung der Dokumente involviert,

bestätigten Lehre und Arbeitszeiten, trugen Zeugnisse ein und nahmen diese für die Dauer der Anstellung (und manchmal auch darüber hinaus) in Verwahrung. (Abb. 10, 11)

Im Jahr 1919 wurde von der provisorischen Nationalversammlung in Österreich die Abschaffung der Arbeitsbücher entschieden, nachdem es zu immer größer werdender Kritik seitens der Arbeitnehmer:innen gegen die oft vorherrschende Willkür seitens der Arbeitgeberschaft im Umgang mit dem Arbeitsbuch gekommen war. So wurden, wie erwähnt, Arbeitsbücher auch nach Ende des Arbeitsverhältnisses ungerechtfertigt einbehalten oder durch negative Beurteilungsvermerke die Chancen auf weitere Anstellungen gemindert. Eine andere Kritik lautete, dass die Bestimmungen der Arbeitsbücher im Ersten Weltkrieg vielfach übergangen wurden. An die Stelle von Arbeitsbüchern traten ab 1919 Ausweiskarten, die nicht mehr der/dem Arbeitgeber:in ausgehändigt werden mussten.



Abb. 10: Arbeitsbuch aus dem Jahr 1883, Stadtmuseum Korneuburg, Inv. Nr. 00298



Abb. 11: Arbeitsbuch aus dem Jahr 1883, Erfassung der Personendaten, Stadtmuseum Korneuburg, Inv. Nr. 00298

Die Abschaffung der Arbeitsbücher währte nicht lange. Unter den Nationalsozialisten kam es zu einer Neuausrichtung der Arbeitsmarktpolitik und Abkehr von Prinzipien der Verwaltung der Weimarer oder Ersten Republik. Der/Die Einzelne verfügte über keine Entscheidungsgewalt hinsichtlich des Einsatzes seiner/ihrer Arbeitskraft, denn die Nationalsozialisten lenkten den Arbeitsmarkt entsprechend staatspolitischer Notwendigkeiten und erfassten alle „Kräfte des Volkes“ über den Kreis der Arbeitnehmer:innen hinaus. Dafür wurden seit 1935 in Deutschland (unter den Nationalsozialisten „Altreich“ genannt) Männer im Rahmen des Reichsarbeitsdienstes (RAD) zur Arbeit behördlich verpflichtet. Am 26. Februar 1935 wurden Arbeitsbücher und die dazugehörigen Arbeitsbuchkarten in Deutschland zur „zweckentsprechenden Verteilung der Arbeitskräfte in der deutschen Wirtschaft“ wieder eingeführt.⁸ Ziel der NS-Führung war es, die Gesamtheit der Arbeitskräfte – Arbeitnehmer (Frauen erst ab 1938), Selbstständige, ausländische Arbeitskräfte – zu erfassen und sie reichsweit zu regulieren. Die Diskrepanz von einer allgemeinen Arbeitslosigkeit und dem gegenübergestellten Arbeitskräftemangel sollte aufgelöst werden; das Arbeitsbuch diente dem NS-Regime aber auch als Instrument der Kriegsplanung und dem diesbezüglichen Ressourceneinsatz.⁹ Personenbezogene Daten, wie Ausbildung, Wohnort, Familienstand, sollten den Arbeitsämter jederzeit vorliegen und Regierung wie Behörden ein Eingreifen in den Arbeitsmarkt ermöglichen.¹⁰

In Österreich wurde die Einsetzung des RAD und die Einführung des Arbeitsbuchs mit der „Kundmachung des Reichsstatthalters in Österreich, wodurch die Verordnung über die Eingliederung der Landesarbeitsämter und Arbeitsämter in die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung und über die Regelung des Arbeitseinsatzes im Landes Österreich vom 20. Mai 1938“ verlautbart.¹¹ Für Frauen galt der RAD ab 1939.¹² Arbeitgeber:innen waren auch während des Nationalsozialismus verpflichtet, die Arbeitsbücher zu verwahren. Üblicherweise gingen die Arbeitsbücher nach Beendigung einer Beschäftigung wieder an die/den Arbeitnehmer:in zurück.¹³ Die Hefte in der Schiffswerft Korneuburg verblieben aber im Personalbüro.

Im April 1945 nahm die russische Armee Korneuburg ein und besetzte auch die Werft. Der Betrieb war stillgelegt, nur wenige Mitarbeiter verblieben auf dem Gelände als Werkschutz.¹⁴ Die Auflösung verlief wahrscheinlich unter Zeitdruck und ungeregelt, was mitunter die Rückgabe der personenbezogenen Dokumente, wie die der Arbeitsbücher, an die Arbeitnehmer:innen verhinderte. Ungeklärt ist, wie viele Arbeitnehmer:innen ihre Arbeitsbücher und Akten nach Ende des Krieges zurückforderten.¹⁵

Übergeben wurden die Arbeitsbücher an das Stadtmuseum Korneuburg von Herbert Mannhart.¹⁶ Mannhart war von Anfang der 1980er-Jahre bis zur Schließung der Werft im Jahr 1993 Betriebsrat. Er gibt an, dass das Konvolut bis 1993 in einem Tresor im Betriebsratsbüro der Werft gelagert wurde.¹⁷ Die Dokumente waren zuvor vom Personalbüro an das Betriebsratsbüro übergeben worden (das Jahr ist unbekannt), weil im Betriebsratsbüro laut Mannhart ein Tresor vorhanden war, in dem offenbar noch weitere Personalakten gelagert wurden. Nach Schließung der Werft im Jahr 1993 wechselte Mannhart zur Arbeiterkammer in Korneuburg und verbrachte die Akten dorthin, mit dem Ansinnen, dass sie „vor der Vernichtung bewahrt werden“.¹⁸ Im Jahr 2006 ging Mannhart in Pension und übergab die Dokumente an das Stadtmuseum Korneuburg, wo sie heute Teil der Sammlung sind.

Erschließung und Auswertung der Arbeitsbücher

Die Arbeitsbücher Deutsches Reich bieten eine Fülle an sozioökonomischen Daten, die vom NS-Regime in einer bestimmten Art und Weise zu Zwecken der Kontrolle erhoben und von ihm regelmäßig in Statistiken im Sinne ihrer Ideologie überführt

wurden.¹⁹ Die Auswertung des Bestands erforderte somit eine kritische Auseinandersetzung mit dem Quellenmaterial. Um das Konvolut der Arbeitsbücher Deutsches Reich im Stadtmuseum Korneuburg für die weitere Forschung zugänglich zu machen, musste zunächst eine detaillierte Inventarisierung der einzelnen Bücher und Unterlagen im Sinne einer Erschließung erfolgen.

Angelehnt an bisherige Forschungsarbeiten und -projekte zu Arbeitsbüchern allgemein wurden zunächst Richtlinien für die Aufnahme der Daten erstellt.²⁰ Obwohl der Schwerpunkt des Forschungsprojekts auf der Lehrwerkstatt und Ausbildung an der Schiffswerft lag, wurde die Entscheidung getroffen, alle in den Arbeitsbüchern zur Verfügung stehende Informationen zu erfassen. Die daraus resultierenden Daten lassen sich in vier Bereiche einteilen – Personen, Orte, Betriebe, Beschäftigungen.²¹ Unter dem Bereich „Personen“ fallen Informationen, wie Arbeitsbuchnummer, das Ausstellungsdatum, Vor- und Nachname, Geburtsname, (historische) Staatszugehörigkeit, Geschlecht, Geburtsort. Familienstand, Wohnort, Wehrdienst/Arbeitsdienst, Fachschulbildung und Fachausbildung. Der Bereich „Orte“ erfasst die genannten Orte und auch Angaben der jeweiligen Gemeinde oder des Kreises. Im Bereich „Betriebe“ wurden alle Betriebe erfasst, die in den Arbeitsbüchern genannt wurden, deren Standort und die Art des Gewerbes. Der Bereich „Beschäftigungen“ erfasst die Beschäftigung der Arbeitnehmer:innen in einem Betrieb, die Abteilung (falls angegeben), die Art der Tätigkeit und das Start- und Enddatum der Beschäftigung.

Vor allem die beiden letzten Bereiche sind für die Auswertung der an der Schiffswerft Korneuburg tätigen Lehrlinge ab Einrichtung der Lehrwerkstatt im Jahr 1938 und in Bezug auf den Kriegseinsatz vieler Lehrlinge wichtig. Allerdings ist unklar, nach welchen Kriterien die Arbeitsbücher nach Kriegsende verwahrt wurden und ob wirklich alle Arbeitsbücher der zwischen 1938 und 1945 in der Werft Beschäftigten überliefert sind. Demnach kann eine Auswertung nur den vorhandenen Bestand berücksichtigen, eine definitive Aussage, wie viele Arbeitskräfte und insbesondere Lehrlinge während dem Zweiten Weltkrieg wirklich in der Schiffswerft Korneuburg tätig waren und wie sich die Belegschaft im Detail zusammensetzte, ist nicht möglich. Ebensowenig kann aufgrund der unzureichenden Überlieferungslage nicht gesichert gesagt werden, ob es sich hier nur um einen repräsentativen Querschnitt der in der Schiffswerft während dem Zweiten Weltkrieg tätigen Personen handelt. Hinzu kommen Gegebenheiten der Gattung „Arbeitsbücher“ selbst. So erwähnt Rudolf Biegler

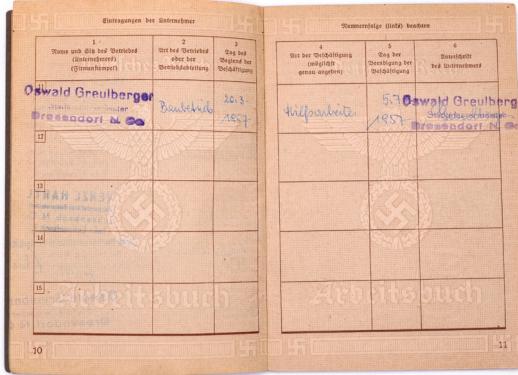


Abb. 12: Auszug Arbeitsbuch Deutsches Reich, Erfassung der Dienstgeber, Inv. Nr. 20203

und ab dem 12. Lebensjahr für die Arbeit eingesetzt wurden, keine Aussagen getätigt werden können.²²

Bei der Auswertung des Korneuburger Konvoluts hinsichtlich einer Tätigkeit bei der Schiffswerft – angegeben mit dem Firmenstempel „Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Schiffswerft Korneuburg“ – ergab sich in Bezug auf den Eintrag des Arbeitgebers zudem eine Überraschung: Der Vermerk konnte nur in 358 von 469 Arbeitsbüchern und Ersatzkarten nachgewiesen werden. Hier stellt sich die Frage, warum sich die anderen 111 Arbeitsbücher und Ersatzkarten trotz dieses fehlenden Verweises im Besitz der Werft befanden. Einen Sonderfall bilden zudem sechs Ersatzkarten für Arbeitsbücher Deutsches Reich, die ohne Eintragungen zu Beschäftigungen oder Dienstgeber vorgefunden wurden. In einem Arbeitsbuch und drei Ersatzkarten findet sich der Verweis auf die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wien und in einer weiteren Ersatzkarte der Verweis auf die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dienststelle Linz. In einem weiteren Arbeitsbuch wurde eine Tätigkeit in der deutschen Werft Rendsburg vermerkt. Hier gibt es also Querverweise auf andere Werften oder Dienststellen innerhalb der Eigentümerschaft der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Zwei derartige Beispiele seien hier ausgeführt: Das Arbeitsbuch mit der Inventarnummer 20189 ist eines der interessantesten aus dem Konvolut, da noch bis 1957 Einträge zur Beschäftigung und Dienstgebern des Besitzers gemacht wurden. (Abb. 12) Dieser lernte zunächst den Beruf des Bäckers in Horn und war dann auch als Hilfs-

arbeiter in unterschiedlichen Baufirmen tätig. Vom 13. Mai 1952 bis 11. November 1955 war er als Kranführer bei der Schiffswerft Korneuburg, gestempelt mit „Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Schiffswerft Korneuburg“, beschäftigt. Danach war er bis 1957 bei einer Baufirma in Drosendorf tätig. Der letzte Eintrag wurde mit dem 5. Juli 1957 beendet. Hier

stellen sich zwei Fragen: Warum befand sich das Arbeitsbuch aus dem Nationalsozialismus noch bis 1957 in Verwendung und warum wurde der Verweis auf die Schiffswerft Anfang der 1950er-Jahre noch mit dem vorhergehenden Firmenstempel gestempelt, da sich die Werft doch mittlerweile unter einer russischen Führung befand?²³

Das zweite Arbeitsbuch mit der Inventarnummer 20203 gehörte einer Person, die aus der Umgebung von Leibnitz (heute Steiermark) stammte. Alle Eintragungen zu Beschäftigungen und Dienstgeber finden sich in Graz und Umgebung. (Abb. 13) Hier besteht keinerlei Bezug zur Schiffswerft Korneuburg. Warum befindet sich also dieses Arbeitsbuch im Bestand, der im Personalbüro der Schiffswerft gelagert wurde? Auch wenn diese Fragen in Hinblick auf die Quellenlage höchstwahrscheinlich nicht mehr beantwortet werden können, seien sie doch erwähnt.

Lehrlinge

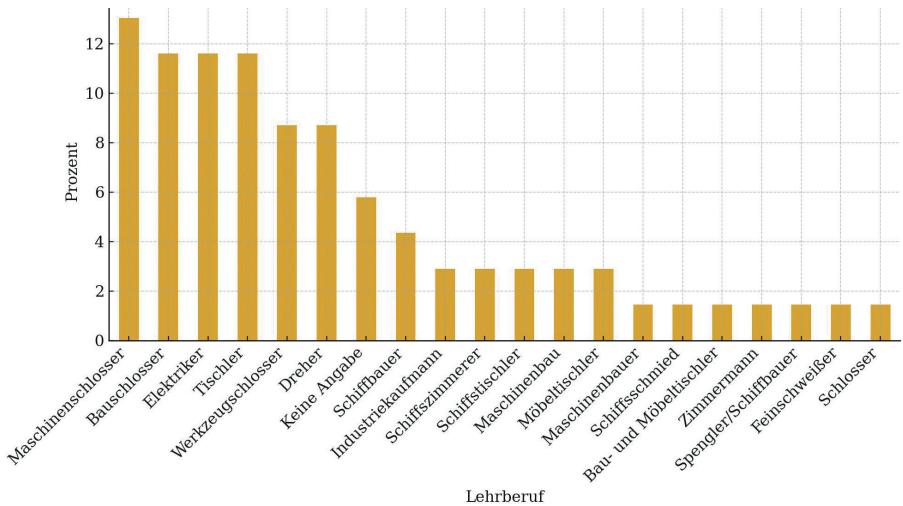
Im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ lag das Hauptaugenmerk der Analyse auf der Lehrlingsausbildung in der Schiffswerft. Der Vermerk einer Lehrlingsausbildung wurde in 50 Arbeitsbüchern und in 17 Ersatzkarten vorgefunden. Bei der statistischen Auswertung der Arbeitsbücher lag der Fokus auf der quantitativen Verteilung der absolvierten Lehrberufe, der Herkunft der Lehrlinge und dem Jahr, in dem die Lehre in der Werft begonnen wurde.

Wie aus früheren Forschungen bekannt ist, bildete die Schiffswerft Korneuburg nach 1900 Lehrlinge zunächst im Beruf Schiffszimmerei aus. Später wurde die Aus-



Abb. 13: Auszug Arbeitsbuch Deutsches Reich, Erfassung der persönlichen Daten und des Wohnorts, Lager DDSG, Inv. Nr. 20193

Grafik 1: Gelernte Berufe Schiffswerft Korneuburg 1909-1947

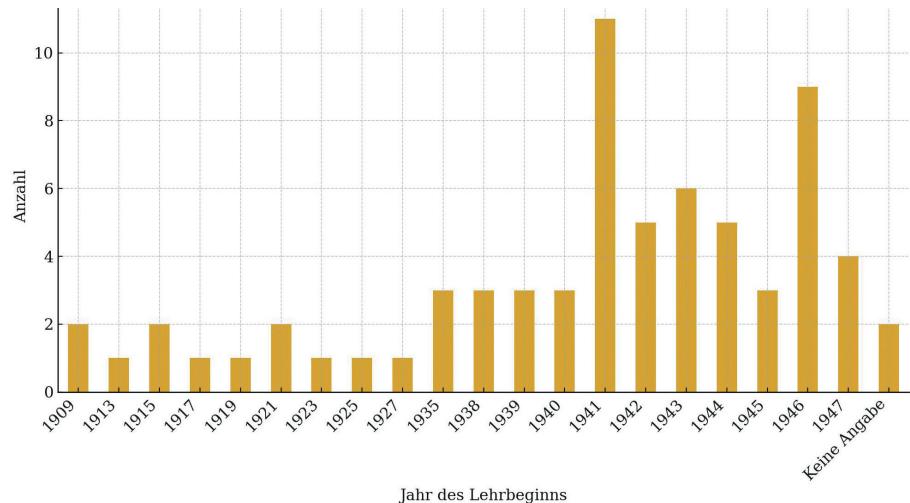


bildung auf Bauschlosser, Werkzeugschlosser, Werkzeugmacher, Rohrschlosser, Schiffsschmied, Kesselschmied, Kupferschmied, Dreher, Elektriker und Tischler ausgeweitet.²⁴ Bei dem ausgewerteten Quellenbestand der Arbeitsbücher und Ersatzkarten schienen insgesamt elf Lehrberufe auf. (Grafik 1) Mit 20,9% ist der Beruf des Maschinenschlossers am häufigsten gelernt worden, knapp dahinter findet sich die Ausbildung als Bauschlosser, Elektriker und Tischler. In sechs Fällen findet sich keine Angabe zum erlernten Beruf. Alle Lehrlinge waren männlich.

Der Blick auf den Beginn der Lehre (Jahresangabe) zeigt eine zeitliche Konzentration in den Jahren 1943 bis 1945. (Grafik 2) Die meisten Lehrverhältnisse im genannten Bestand wurden im Jahr 1943 begonnen, gefolgt von 1944 und 1945. Die zeitliche Häufung der Lehrverhältnisse während der Kriegsjahre lässt auf einen gesteigerten Bedarf an Fachkräften in dieser Phase schließen; die Werft war als kriegswichtiger Betrieb eingestuft.²⁵ Hier stellt sich die Frage nach der Wehrtätigkeit der jungen Männer, denn nur in einem Fall gibt es Eintragungen, dass die Lehrzeit wegen einer Einberufung unterbrochen wurde.

Die zwei frühesten im Konvolut dokumentierten Eintritte als Lehrlinge in die Schiffs- werft sind die eines Korneuburgers, der sich von 1909 bis 1911 als Schiffsschmied aus-

Grafik 2: Beginn der Lehre in der Schiffswerft Korneuburg (Jahreszahl)

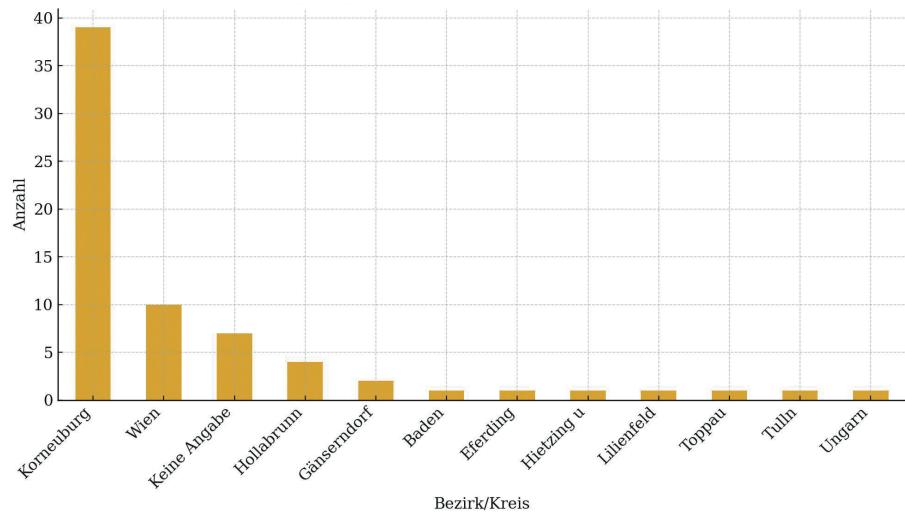


bilden hat lassen, und der eines zugleich einzigen aus Ungarn stammenden Mannes, der sich von 1909 bis 1912 als Schlosser ausbilden ließ. Die Auswertung der Herkunft der Lehrlinge gibt Aufschluss über den regionalen Radius der Werft im Hinblick auf die Beschäftigten. (Grafik 3) Die Mehrheit der Lehrlinge stammte aus dem Bezirk (bis 1945 Kreis) Korneuburg. An zweiter Stelle steht Wien, gefolgt von Tulln, Hollabrunn und Mistelbach. Einzelne Nennungen gibt es aus Wiener Neustadt, St. Pölten, Gmunden und Waidhofen an der Thaya. In vier Fällen wurde kein Herkunftsbezirk vermerkt.

Ausblick

Die Arbeitsbücher Deutsches Reich bilden einen wichtigen Baustein in der Geschichte der Schiffswerft Korneuburg und im Hinblick auf die Lehrlingsausbildung, allerdings ist, wie erwähnt, mit Blick auf den Quellenbestand Vorsicht vor verallgemeinernden Aussagen geboten. Es kann nicht gesagt werden, inwieweit das hier beschriebene ausgewertete Konvolut an Arbeitsbüchern und Ersatzkarten die Gesamtbelegschaft der Schiffswerft Korneuburg im definierten Zeitraum repräsentiert. Die Feststellung, dass die meisten Lehrverhältnisse, ausgehend von den hier erhaltenen gebliebenen Büchern, im Jahr 1943 bis 1945 begonnen wurden, legt nahe, dass wahrscheinlich

Grafik 3: Herkunft der Lehrlinge Schiffswerft Korneuburg nach Bezirken (Kreisen)



nur ein Ausschnitt der wirklich in der Schiffswerft beschäftigten Lehrlinge im Bestand überliefert ist. Dennoch brachte die Analyse wertvolle Erkenntnisse über die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg und die Lehrlingsausbildung während des Zweiten Weltkriegs.

Die Analyse gibt zudem Aufschlüsse über grundsätzliche Strukturen der Belegschaft. So ließ sich feststellen, dass nicht nur die Lehrlinge, sondern auch die meisten Arbeitskräfte der Schiffswerft aus dem Bezirk Korneuburg und den umliegenden Gemeinden stammten. Die Auswertung kann als Ausgangspunkt für weitere Forschungen am Konvolut dienen, etwa zur wirtschaftlichen Bedeutung der Schiffswerft, für welche die Zahl der Beschäftigten und die berufliche Zusammensetzung einen Anhaltspunkt bietet, ebenso wie zur Arbeitsmigration während des Zweiten Weltkriegs und nicht zuletzt zu Unrechtskontexten. So findet sich in einigen Arbeitsbüchern und Ersatzkarten die Bezeichnung „Lager D.D.S.G., Am Hafen 6“ – ein Hinweis auf das während dem Zweiten Weltkrieg bei der Schiffswerft angesiedelte Zwangsarbeiter:innenlager.²⁶ (Abb. 14)

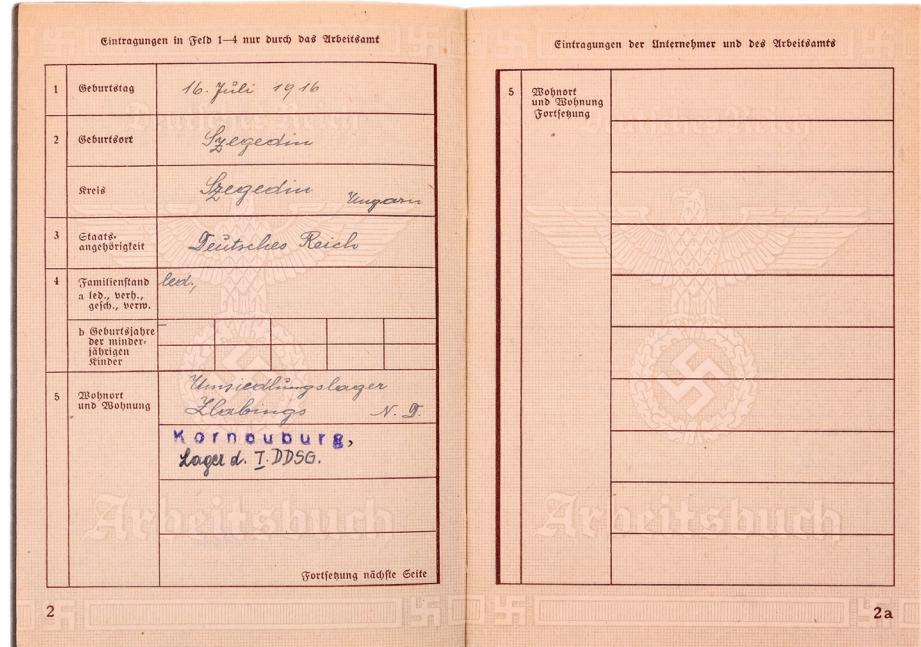


Abb. 14: Auszug Arbeitsbuch Deutsches Reich, Eintragungen Persönliche Daten und Wohnort, Vermerk Lager D.D.S.G. Korneuburg, Inv. Nr. 20193



92



Vielstimmigkeit und Partizipation beim Sammeln

93

Vielstimmigkeit und Partizipation beim Sammeln

Der Sammlungsauftrag innerhalb des Projekts „Industriekultur im Dialog“

Ein Sammlungsauftrag im musealen Kontext ist eine Aufforderung an die Öffentlichkeit, Objekte, Dokumente, Fotografien, Kunstwerke oder Erinnerungsstücke zu einem bestimmten Thema für die Sammlung des Museums beizutragen. Solche Aufrufe können verschiedene Ziele verfolgen, wie das Erweitern einer Sammlung, das Schließen von Lücken in bestimmten Themenbereichen oder den Aufbau von neuen Beständen.

In kulturhistorischen Museen haben Sammlungsaufträge eine lange Tradition, denn bereits gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts bauten viele kulturhistorische Museen ihre Bestände auf Objektschenkungen auf, wobei hier weitestgehend von Spenden an das Museum gesprochen wurde.¹ Solche Sammlungsaufträge beziehungsweise Aufrufe zu Spenden standen im Kontext einer Sammelpraxis, die auf die objektbasierte Dokumentation von Kulturgeschichte abzielte. Ziel war es, durch Objekte aus Privatbesitz die Bestände zu erweitern und diese für die Nachwelt zu sichern.

In den letzten Jahrzehnten öffnen sich Museen insbesondere im Bereich des „Gegenwartssammelns“ immer mehr für die Mitwirkung von außen.² Sammlungspraktiken werden transparenter gemacht und verschiedene Bevölkerungsgruppen zum aktiven Mitgestalten eingeladen. So dient ein Sammlungsauftrag heute in den meisten Fällen nicht mehr nur als Instrument des Objekterwerbs, sondern hat sich zu einem Instrument partizipativer Museumsarbeit weiterentwickelt, welches den Dialog fördern soll.³ Es werden die Perspektiven und Erfahrungen der Schenker:innen im Zusammenhang mit den Objekten abgefragt und so persönliche Geschichten in die Objekterfassung integriert, was zu einer Vielstimmigkeit in der Sammlung des Museums führt.⁴

Sammlungsauftrag

Auch im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ wurde ausgehend von der Fragestellung, welche materiellen Relikte mit Bezug zur Lehrwerkstatt der ehemali-

gen Schiffswerft Korneuburg noch in privaten Haushalten zu finden sind, ab Dezember 2023 ein öffentlicher Sammlungsauftrag gestartet: Das Stadtmuseum Korneuburg suchte nach Objekten, Dokumenten, Fotos und persönlichen Erinnerungen.⁵

Sie haben Objekte, die mit der Lehrwerkstatt der alten Schiffswerft Korneuburg in Verbindung stehen?

Das Stadtmuseum Korneuburg hat nach der Schließung der Schiffswerft Korneuburg im Jahr 1993 große Teile des Archivs übernommen. Im Rahmen des neuen „100 Jahre Niederösterreich“-Projekts „Industriekultur im Dialog“ wird in Kooperation mit der Universität für Weiterbildung Krems nun ein besonderer Teil der Sammlung aufgearbeitet – die Objekte, Fotos und Dokumente der Lehrwerkstatt. Hierfür suchen wir noch Ihre Objekte und Ihre Geschichten!

Wir freuen uns auf Hinweise und auf weitere Objekte aller Art. Zum Beispiel Lehrwerkstücke, Werkstattwochenbücher, Lehrzeugnisse, Urkunden, Fotos und Einblicke in den Lehralltag, Werkzeug, wie Stockscheren, Ambosse, Zangen oder persönliche Erinnerungsstücke aus der Lehrzeit in der Werft.

Die Objekte und ihre Geschichten werden digital dokumentiert, in einigen Fällen ist eine Aufnahme in die Sammlung des Museums möglich.

Bitte nutzen Sie den Dokumentationsbogen auf unserer Website (QR-Code unten) und schicken Sie diesen an industriekultur@stadtmuseum-korneuburg.at oder kommen Sie an einem unserer „Sammlungstage“ im Stadtmuseum Korneuburg vorbei.

An den folgenden Terminen erwarten wir Sie gerne mit Ihren Objekten, Dokumenten aus der ehemaligen Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg, dokumentieren Ihre Geschichten und geben wissenschaftliche Auskunft zu Ihren Objekten:

Sonntag, 21. Jänner 2024, von 09:00-12:00 Uhr

Mittwoch, 21. Februar 2024, von 14:00-17:00 Uhr

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Der Aufruf wurde über zahlreiche analoge und digitale Kanäle verbreitet: per Pressemitteilung an die regionalen Medien, auf der Website des Stadtmuseums und der Projektwebsite an der Universität für Weiterbildung Krems geteilt, per Newsletter des Stadtmuseums ausgesandt, auf den Sozialen Netzwerken und in den persönlichen Netzwerken der Projektmitarbeiter:innen verbreitet.⁶

Über die E-Mail-Adresse industriekultur@stadtmuseum-korneuburg.at konnte ein eigens entwickelter Objekt-Dokumentationsbogen eingereicht werden. Dieser sollte Informationen und narrative Kontexte der Objekte erfassen. So wurden zunächst der Namen und eine Kurzbeschreibung des Objekts abgefragt. Weiters sollte beantworten werden, wie das Objekt in der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg eingesetzt wurde oder wo dieses entstanden ist. Auch die Bedeutung des Objekts für die jeweilige Person, das Alter und die Provenienz des Objekts (Kauf, Geschenk, Erbe, eigene Herstellung, andere Art von Erwerb) sollten genannt werden. Die Nennung von Vorbesitzer:innen und die persönliche Geschichte zu dem jeweiligen Objekt, sowie persönliche Daten, wie Vor- und Nachname, Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse für die Nachverfolgung der Einreichung und zur Kontaktaufnahme wurden abgefragt. Zuletzt wurde das Einverständnis eingeholt, dass die erfassten Daten für die weitere Forschung an den Objekten erhoben, verarbeitet und genutzt werden dürfen.

Die E-Mail-Adresse und auch die Information zum Sammlungsauftrag auf den Webseiten des Museums und der Universität waren bis Juni 2025 aktiv, doch aktiv über die Sozialen Medien, die Projektwebsite und die Museums-Webseite beworben wurde der Aufruf lediglich bis März 2024. Die erwartete Resonanz auf der eingerichteten E-Mail-Adresse blieb allerdings aus, was wohl vor allem mit der vornehmlich älteren Personengruppe ehemaliger Werftmitarbeiter:innen zusammenhing, die das Verfahren von Download und Rücksendung des Formulars offenbar als zu umständlich empfand. Hier wäre ein Online-Formular möglicherweise niedrigschwelliger gewesen. Die Erwartung, dass sich auch Kinder oder Enkel ehemaliger Werftmitarbeiter:innen angesprochen fühlten und eher das Formular zurücksenden würden, erfüllte sich nicht. Weitere Gründe für die fehlende Resonanz könnten die zu enge thematische Eingrenzung auf die Lehre und Lehrwerkstätten sowie die primär regionale Streuung des Sammlungsauftrags gewesen sein.

Sammlungstage

Demgegenüber erwiesen sich die beiden Sammlungstage, die am Sonntag, den 21. Jänner 2024, von 09:00-12:00 Uhr und am Mittwoch, den 21. Februar 2024, von 14:00-17:00 Uhr durchgeführt wurden, als erfolgreich. Bei den Sammlungstagen bestand die Möglichkeit, Objekte und Unterlagen zur Lehre und Lehrwerkstätte vom Projektteam begutachten und dokumentieren zu lassen, was zu einem regen Interesse führte. (Abb. 1) Nicht zu unterschätzen für den Erfolg der Sammlungstage war die persönliche Netzwerkpflege der Projektmitarbeiter:innen und insbesondere des ehemaligen Werftmitarbeiters und damaligen Obmanns des Museumsvereins Korneuburg, Otto Pacher, der den Aufruf über den Newsletter des Museums und in Social Media-Nachrichten an die Gruppe ehemaliger „Werftler:innen“ streute. Auch im Presseartikel der regionalen Zeitung „Mein Bezirk“ wird Pacher mit der Hoffnung nach „vielen Gustostückerl(n)“ namentlich erwähnt und zitiert.⁷



Abb. 1: Objektdokumentation beim ersten Sammlungstag am 21.01.2024 im Stadtmuseum Korneuburg



Abb. 2: Schraubzwinge, gefertigt von Heribert Curdy

Das primäre Ziel der Sammlungstage war die Objektdokumentation im Sinne einer Erweiterung der Objektbasis für die Erforschung der Lehrwerkstätte im Rahmen des Projekts, einschließlich der Dokumentation der persönlichen Erinnerungen und Bedeutungszuschreibungen hinsichtlich der Objekte. Im Sammlungsauftruf wurde eine Übernahme der Objekte in die Museumssammlung jedoch nicht ausgeschlossen. Tatsächlich wurden, nicht zuletzt dank der Person Otto Pachers, dem Museum am ersten Sammlungstag im Jänner 2024 mehrere Übungs- bzw. Musterstücke aus der Lehrwerkstätte der ehemaligen Schiffswerft (Inv. Nr. 20143 – 20147, 20396), Fotografien und ein Ausbildungsheft für kaufmännische Lehrlinge (Inv. Nr. 20148) als Schenkungen übergeben und in die Sammlung aufgenommen. Ein Konvolut bestehend aus Lehrzeugnissen, Urkunden, einem Lehrvertrag und Lehrbrief, sowie eine Schraubzwinge und ein Talmeter wurden digital dokumentiert. Die Schraubzwinge wurde während der Lehrausbildung bei der Schiffswerft gefertigt, der Talmeter hingegen zugekauft. (Abb. 2, 3)

Der zweite Sammlungstag, der an einem Mittwochnachmittag stattfand, war nicht so rege besucht wie der Sonntagstermin. Hinsichtlich der mitgebrachten Objekte war er jedoch ebenfalls von hohem Interesse. Dem Museum wurde an diesem Tag eine Schenkung von drei Werkstattwochenbüchern, anhand derer die gesamte Lehrzeit eines Maschinenschlosserlehrlings in den Jahren 1960 bis 1963 nachvollziehbar wird, übergeben. (Abb. 4) Weiters wurde ein Fotoalbum, welches Fotos von mehreren Generationen einer Familie bei der Schiffswerft Korneuburg zeigt und verdeutlicht, dass die Schiffswerft Korneuburg ein Generationenbetrieb war, an das Museum geschenkt. Eine weitere Person übergab einen Briefbeschwerer zur digita-

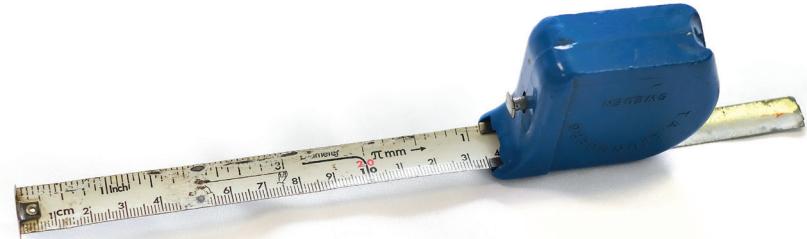


Abb. 3: Talmeter aus dem Besitz von Heribert Curdy

len Dokumentation. Dieser ist ein persönliches Andenken an den Vater der Person, der ein Geschäftspartner der Schiffswerft war und der den Briefbeschwerer als Geschenk der Schiffswerft Korneuburg erhalten hatte.

Neben der Möglichkeit, per E-Mail-Einreichung oder an den Sammlungstagen dem Museum Objekte zur Dokumentation und/oder Schenkung zu überlassen, ergaben sich in der Folge weitere Schenkungen durch die mediale Sichtbarkeit des Projekts durch die Sammlungsaufrufe. Es kam zu Schenkungen von Objekten und Unterlagen zur Schiffswerft allgemein, aber auch die Lehrwerkstätte betreffend: Werkstattwochenbücher und Schulhefte eines Bau- und Gerätetischlerlehrlings (Inv. Nr. 20163 – 20167), ein Werkstattbuch eines Maschinenschlossers (Inv. Nr. 20332), und die Übergabe von Werkzeugmarken eines ehemaligen Mitarbeiters der Werft (Inv. Nr. 20232), welche in einem Büro der Stadtgemeinde Korneuburg gefunden wurden.



Abb. 4: Übergabe und Objektdokumentation von drei Werkstattwochenbüchern beim zweiten Sammlungstag am 21.04.2024 im Stadtmuseum Korneuburg



Abb. 5: Abziehvorrichtung, Lehrabschlussstück von Gerhard Mitterbauer, 1975, Inv. Nr. 20314

Auch durch die im Projekt durchgeföhrten Zeitzeug:innengespräche gelangten mehrere Konvolute an Lehrzeugnissen, Ausbildungsheften, Arbeits- und Prüfungsbescheinigungen, persönlichen Erinnerungen, Fotografien und Objekten ins Museum.⁸ Diese wurden zum Teil digitalisiert und zum Teil im Original in die Sammlung des Museums aufgenommen. Anlass dafür war unter anderem die Aufforderung der Projektmitarbeiterin Hanna Brinkmann an die Zeitzeug:innen, Objekte, Fotos und Unterlagen im Zusammenhang mit der Lehrzeit zum jeweiligen Gespräch mitzubringen. Ein Objekt-Beispiel ist eine sogenannte Abziehvorrichtung (Inv. Nr. 20314, **Abb. 5**), die der Zeitzeuge und ehemalige Werftler Gerhard Mitterbauer, der bei der Schiffswerft Korneuburg den Beruf des Schiffbauers erlernt hat, als Lehrprüfungsstück gefertigt hatte.

Vielstimmigkeit erfassen

Im Mittelpunkt der sammlungswissenschaftlichen Erschließung der im Rahmen der Sammlungstage dokumentierten und übernommenen Objekte standen kontextorientierte Fragen zur Herkunft der Objekte, zu Gebrauchsspuren sowie zu möglichen Funktions- und Bedeutungsveränderungen im Laufe der Zeit. Ziel war es, neue und erweiterte Methoden der Objektdokumentation und -forschung zu entwickeln, die auch partizipative und intergenerative Zugänge ermöglichen.⁹ (**Abb. 6-8**)

Die Sammlungstage entwickelten sich dabei zu sozialen Ereignissen, die stark durch Gespräche, gemeinsame Erinnerungen und gegenseitiges Erzählen geprägt waren. Ausgangspunkt und Sprachanlass waren die gemeinsame Zeit bei der Schiffswerft, die mitgebrachten Objekte, Fotografien und Dokumente. Im Austausch kam es zu Überlagerungen von Erinnerungen und unterschiedlichen Deutungen, zu Diskussionen rund um die Objekte. Hier wurde die Vielstimmigkeit in den Bedeutungszuschreibungen der Objekte besonders deutlich.¹⁰

Objekte sind grundsätzlich mehrdeutig und tragen eine Vielzahl an Informationen in sich, die für das Verständnis von historischen Zusammenhängen wesentlich sind.¹¹ Dennoch wird diese Vielstimmigkeit in der musealen Objektdokumentation bislang kaum berücksichtigt. Im Rahmen des Projekts wurden daher die mit den Objekten verknüpften oder ihnen zugeschriebenen Narrative systematisch erfasst und mit den zuvor digitalisierten Objekten in der Datenbank verknüpft. (**Abb. 9**) So kann die Vielfalt der Perspektiven – die sogenannte Vielstimmigkeit – bewahrt und

zugänglich gemacht werden. Die Sammlungstage erwiesen sich als partizipativer Prozess, der Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen zusammenbrachte und ihre Perspektiven auf die Objekte sichtbar machte.¹²

Im Sinne von Nina Simons partizipationstheoretischem Ansatz können Sammlungsaufrufe und Sammlungstage je nach Ausmaß der Mitgestaltungsmöglichkeiten der Teilnehmenden im Bereich der „mitwirkenden“ (contributory) oder „kollaborativen“ (collaborative) Partizipation verortet werden.¹³ Bei partizipativen Projekten tragen Besucher:innen Informationen und Materialien bei, die vom Museumsteam und/oder Expert:innen weiterverarbeitet werden. Dies trifft auch auf die im Rahmen des Projekts durchgeföhrten Sammlungstage zu, bei denen Objekte, Erinnerungen und Erzählungen eingebracht wurden, die anschließend dokumentiert und für die museale Nutzung aufbereitet wurden. Gleichzeitig ließen sich Elemente kollaborativer Partizipation erkennen, da der dialogische Charakter der Sammlungsgespräche sowie die bewusste Auseinandersetzung mit den Bedeutungszuschreibungen der Einreicher:innen und Schenker:innen aktiv in den Erschließungsprozess integriert wurde.

Die Beteiligten waren nicht nur Informationsgeber:innen, sondern wurden als wissende Akteur:innen anerkannt, deren Deutungen den dokumentarischen und sammlungspolitischen Umgang mit den Objekten unmittelbar beeinflussten. Partizipation in diesem Kontext bedeutet nicht nur das Teilen von Wissen, sondern auch das Aushandeln von Bedeutungen im sozialen Raum. Partizipative Museumsarbeit erzeugt dabei ein neues Verhältnis zwischen Institution und Publikum, das auf Gegenseitigkeit und aktiver Mitgestaltung beruht. Die Sammlungstage eröffneten dialogische Räume, in denen eine Vielstimmigkeit bewusst Raum fand. Sammlungsaufrufe wie jener im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ können damit einen niederschwelligen, aber wirksamen Zugang zur Teilhabe am kulturellen Erbe ermöglichen und die Vielstimmigkeit nicht nur thematisieren, sondern konkret im Prozess des Sammelns und Beschreibens von Objekten verankern.

Anhang Vielstimmigkeit und Partizipation beim Sammeln

Abb. 6: Dokumentationsbogen, Seite XX

Abb. 7: Dokumentationsbogen, Seite XX

Abb. 8: Dokumentationsbogen, Seite XX

Abb. 9: Auszug Objektdatenbank mit Dokumentation Amboss, um 1990 (Inv. Nr. 20009), mit Zitaten aus Zeitzeug_innengesprächen, Seite XX

Die ehemalige Schiffswerft Korneuburg prägt seit 1852 das Bild und ein Stück weit auch die Identität der Stadt. Das Projekt "Industriekultur im Dialog" forscht seit September 2023 zu einem wichtigen Teil der Geschichte der Schiffswerft – der Lehrwerkstätte - und freut sich, dass Sie am Forschungsprozess mitwirken wollen.

Bitte füllen Sie den folgenden Fragebogen aus, damit eine weitere digitale Erfassung Ihres Objekts/Ihrer Objekte und relevanter Erinnerungsstücke (z.B. Fotos, Lehrzeugnis) an die Lehrwerkstätte möglich ist. Ihre Angaben sind freiwillig und werden nur projektbezogen verarbeitet.

Senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen an industriekultur@stadtmuseum-korneuburg.at oder bringen Sie mit Ihrem Objekt / Ihren Objekten an einem der Sammlungstage im Stadtmuseum Korneuburg (Sonntag, 21. Jänner 2024, von 09:00-12:00 Uhr oder Mittwoch, 21. Februar 2024, von 14:00-17:00 Uhr) vorbei.

Bitte senden Sie keine Objekte per Post!

Nach Eingang des ausgefüllten Fragebogens melden wir uns bei Ihnen. Wir bitten um etwas Geduld bei der Bearbeitung. Bitte schicken Sie uns, wenn möglich, für eine schnellere Bearbeitung auch ein Foto Ihres Objekts/ Ihrer Objekte oder Dokumente zu.

1. Geben Sie eine kurze Beschreibung des Objekts bzw. was ist dieses Objekt?
(Benennung/ Name)

2. Wie wurde das Objekt in der Lehrwerkstätte der Schiffswerft Korneuburg eingesetzt bzw. wo ist dieses entstanden?

3. Welche Bedeutung hat das Objekt für Sie?

4. Aus welchem Jahr stammt das Objekt?

5. Wie haben Sie das Objekt bekommen?

Zutreffendes bitte ankreuzen!

- Kauf
- Erbe
- Geschenk
- Selbst hergestellt
- Andere Art der Erwerbung (bitte kurz erläutern)

6. Falls das Objekt nicht von Ihnen selbst stammt, kennen Sie die/den Vorbesitzer/in?

7. Erzählen Sie uns Ihre Geschichte zu Ihrem Objekt:

8. Gerne würden wir die Antworten, Geschichten und Bilder in den Forschungsprozess einbringen. Dazu benötigen wir Ihre Adresse für die Kontaktaufnahme und Rückfragen der Projektmitarbeiter/innen:

Anrede: _____
 Vorname: _____
 Nachname: _____
 PLZ und Ort: _____
 Telefonnummer: _____
 E-Mail: _____

9. Ich bin damit einverstanden, dass die hier freiwillig erfassten Daten zur Erfüllung des Forschungszwecks erhoben, verarbeitet und genutzt werden dürfen. Ich stimmte zu, dass das Stadtmuseum Korneuburg meine auf diesem Wege übermittelten personenbezogenen Daten ausschließlich für den Zweck, zu dem ich sie bei der Kontaktierung zur Verfügung gestellt habe, verwendet. Sie können der Speicherung Ihrer Daten jederzeit formlos widersprechen (museum@museumsverein-korneuburg.at). Weitere Hinweise zur Datenerhebung und -speicherung finden Sie in der [Datenschutzerklärung](#) des Stadtmuseum Korneuburg.

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Ja Nein

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Stadtmuseum Korneuburg

Sammlung:	Donau / Schiffswerft	Bereich:	Technik
Objektbezeichnung: Amboss			
<i>Inv.-Datum:</i>	13.11.2023	<i>Inventarnummer:</i>	20009
<i>Entstehungszeit:</i>	1980-1990	<i>Stück:</i>	1
Standort: Raum 7 Sonderausstellungen			
<i>Eingangsnummer:</i>	5/2023	<i>Eingangsdatum:</i>	17.09.2023
<i>Eingangsart:</i>	Schenkung		
Material:	Metall		
Voreigentümer:	Haider, Andreas		
Überbringer:	Haider, Andreas		
Übernehmer:	Pacher, Otto		
Beschreibung:	Amboss, wurde als Übungsstück in der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg gefertigt. Material stammt aus einer Eisenbahnschiene. Durfte vom Lehrling nach der Bewertung des Meisters mit nach Hause genommen werden.		
Zustand:	sehr gut		
Kurzbeschreibung:	Amboss aus der Fertigung der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg		
Bemerkungen:	Stimmen Zeitzeug:innen		

Ing. Otto Pacher (ehemaliger Werftler) im Gespräch mit Dr. Hanna Brinkmann (Universität für Weiterbildung Krems) am 25.10.2023: "Ein Stück davon, wo ich persönlich nicht ganz betroffen bin, ist zum Beispiel dieser Amboss, der da steht. Man hat aus Eisenbahnschienen in der Lehrwerkstatt durch verschiedene Arbeiten diesen Amboss dann gefertigt, ja. Also des is bis zum Autogenschneiden gegangen und so weiter, bis zum Bohren. Und den konnte man dann eigentlich, ahh, als Lehrling mitnehmen. Man hat a Kleinkugel für den Stahl bezahlt und hat dann diese Schiene oder diesen Amboss, diesen kleinen Amboss, wo man zuhause vielleicht a Werkstatt gehabt hat, verwenden können (...). Ja des is a klassisches Eisen. Ma muss scho sagn, do war, do is er befestigt gewesen. Do oben is der Zug gefahren. Brinkmann: Ich versteh, also das ein Teil einer Schiene. Das ist spannend. Den hat selber angefertigt, nachdem man an dem U-Stahl gelernt hat? Pacher: Genau, die Basis war, jene, die ein Jahr in der Lehrwerkstatt waren, haben solche Dinge auch gefertigt."

Harald de Boer (ehemaliger Werftler) im Gespräch mit Dr. Hanna Brinkmann (Universität für Weiterbildung Krems) am 16.02.2024: "Also Hammer, Amboss und solche Sachen, also i sogs ehrlich, verbind ich mit keinen guten Erinnerungen. Brinkmann: Wieso? De Boer: Weil das unheimlich anstrengend war. Also für mich, ja, ich war ein zierlicher Knabe, i war wirklich unteremähjt, war sehr dünn, für mich war das a Kraftanstrengung, mir hat das überhaupt kan Spaß gemacht. Und Sie sehn oben die Fläche, die ist sehr gerade, das war, also das hat man lernen müssen, dass man gerade feilt, das ist aber in der Bewegung gan nicht so leicht, das weiß ich wirklich noch, auf das hamis immer geschaut, weil ma automatisch immer rund wird und aus heutiger Sicht seh ichs anders. Klar, man soll das lernen und das ham wir auch gemacht, immer grad feilen und das war sehr schwer und das war körperlich sehr anstrengend."

Werner Forster (ehemaliger Werftler) im Gespräch mit Dr. Hanna Brinkmann (Universität für Weiterbildung Krems) am 26.01.2024: "Na, das sagt mir gar nichts, ja."



**Kapitel 6
Industriekultur gemeinsam erinnern**

Industriekultur gemeinsam erinnern

Zeitzeug:innen-Interviews und das partizipative Potenzial musealizierter Objekte aus der Lehrwerkstatt Korneuburg

Einleitung

Im Alter von 14 oder 15 Jahren standen sie zum ersten Mal in der Werkhalle – und blieben der Korneuburger Werft oft ein Leben lang verbunden. Im Rahmen des GFF-Projekts „Industriekultur im Dialog“ wurden 15 ehemalige Lehrlinge, heute fast alle im Ruhestand, als Zeitzeug:innen interviewt. Zusätzlich wurde ein Interview mit dem ehemaligen Werftdirektor, Ing. Kurt Rafalzik, geführt, der 1959 auf die Werft gekommen war. Ausgangspunkt des Forschungsprojekts war die Anreicherung und Kontextualisierung der musealen Sammlungsobjekte aus der betrieblichen Lehrwerkstatt, die sich heute im Stadtmuseum Korneuburg befinden, unter anderem mit den in den Gesprächen erhobenen Daten. Diese sollten von persönlichen Erinnerungen zu den Objekten, über eine Einordnung dieser in einen größeren soziokulturellen Kontext, bis hin zu konkreten technischen, funktionalen und historischen Informationen, wie dem Entstehungsdatum oder dem verwendeten Material, reichen.

Ein Sammlungsobjekt besitzt an sich keine eindeutige Aussagekraft. Dennoch wird ihm die Funktion zugeschrieben, für eine bestimmte historische oder kulturelle Realität Zeugnis abzulegen. Tanya Karrer verdeutlicht, dass dies streng genommen einen Widerspruch darstellt, da ein objektiv stummes Artefakt nicht selbst zum Erzähler werden kann.¹ Allerdings sind Objekte in der Lage, Assoziationen und Emotionen zu wecken. Zudem können sie als zentrale Elemente narrativer Konstruktionen fungieren, indem sie in erzählerische Kontexte eingebunden werden, für deren Authentizität sie als Zeugen stehen.² Um die Nachvollziehbarkeit solcher Erzählungen zu gewährleisten, ist es notwendig, das Objekt mit ergänzenden Informationen zu verknüpfen und systematisch zu erfassen. Erst durch eine umfassende Kontextualisierung im Rahmen eines strukturierten Sammlungs- und Dokumentationsprozesses kann ein Objekt als Träger von Bedeutung³ wahrgenommen und gezielt in narrative Vermittlungsstrategien eingebunden werden.⁴

Durch die Musealisierung der Lehrwerkstätten-Objekte und den Ort der Gesprä-

che, das Stadtmuseum Korneuburg, wurde bereits ein gewisser Rahmen gesetzt, was dazu führte, dass das Thema „Vergangenes und unwiederbringlich Verschwendenes“, in den Interviews immer mitschwang. Damit einhergehend wurden angrenzende Themen wie veränderte Arbeitskulturen, globale Transformationsprozesse und gleichzeitig die stark lokal geprägten Aspekte der Stadtgeschichte Korneuburgs und des bedeutenden Industriekulturerbes in Niederösterreich zum Inhalt der Gespräche.

Die Ausbildungs- und Arbeitsorte der Interviewten existieren heute nicht mehr in ihrer damaligen Form und auch den Betrieb gibt es seit seiner Schließung 1993 nicht mehr – die Objekte jedoch haben überdauert und sind nun Teil der Sammlungen des Museums und werden dort in Ausstellungen und über die Online-Datenbank DIP. NOE sichtbar gemacht.⁵ Neben den Ausstellungsstücken ging es in den Gesprächen um die Lehrzeit auf der Werft und die „Werftkultur“, verstanden etwa als der Alltag und die Atmosphäre. Es sind vor allem die Menschen mit ihren Erlebnissen und ihre mit Emotionen verbundenen Geschichten, die Betrachtenden einen anderen Zugang zu den Objekten ermöglichen, der über eine rein faktenbasierte und fachwissenschaftliche Vermittlung hinausgeht und diese im Idealfall ergänzt.⁶

Es gibt verschiedene Typen mündlicher Quellenproduktion, wie etwa das im vorliegenden Projekt geführte Expert:innen-Interview, welches zu einer oder mehreren fokussierten Forschungsfrage(n) geführt wird und im Vergleich zu offenen autobiografischen Interviews eher kurz ausfällt.⁷ Der Wert von mündlichen Quellen liegt darin, die Objekte durch die Augen jener Personen zu sehen, die sie genutzt und/ oder in ihrem ursprünglichen Verwendungszusammenhang gesehen haben. Damit ist es möglich, sie aus einer neuen Perspektive zu betrachten und um zusätzliche Blickwinkel zu erweitern beziehungsweise mit vielen Stimmen statt nur der einen, der des Museums, zu sprechen. Laut Lena Becker zeigen sich in diesem Zusammenhang deutliche Parallelen zwischen partizipativen Forschungsformaten wie Citizen Science und der Public History,⁸ die beide mit Ansätzen der Oral History verbunden sind.⁹ Während bei der Methode der Oral History üblicherweise kein eigentliches Gespräch stattfindet, sondern die Zeitzeug:innen möglichst ungestört und frei sprechen sollen,¹⁰ war das Ziel des hier beschriebenen Projekts eine reziproke Beziehung, in der beide Seiten den Verlauf des Interviews aktiv mitgestalten und damit substanziell zum Entstehungsprozess der Daten beitragen können.¹¹ Nach der Soziologin Patricia Leavy sind Forschende und Befragte in einer Beziehung positioniert, in

der beide Akteur:innen gleichermaßen am Prozess der Wissensgenerierung beteiligt sind. Forschende werden nicht als alleinige Autorität über die Wissensproduktion verstanden, sondern begegnen den Befragten während der Datenerhebung im Rahmen eines kollaborativen Dialogs auf Augenhöhe.¹² Dieser Austausch wurde auch nach den Interviews fortgeführt: Im Rahmen von intergenerativen Workshops und in einem Nachtreffen, auf das weiter unten noch detaillierter eingegangen wird.

Wenn Zeitzeug:innen zugleich Expert:innen sind

Kurz vor Beginn des Projekts und von diesem unabhängig nahm sich Nana Sattler vom Radio Korneuburg ebenfalls dem Thema persönliche Erinnerungen zur Werft an und sammelte 16 kurze Wortspenden, die über die Webseite des Radios zu hören sind.¹³ Vier der von Sattler interviewten Personen wurden auch im Rahmen des Projekts „Industriekultur im Dialog“ befragt. Obwohl es beim Radiobeitrag nicht speziell um die Ausbildungszeit ging, beziehen sich viele Beiträge darauf, was verdeutlicht, als wie prägend diese Lebensphase empfunden wurde. Neben diesen Erinnerungen findet sich als weiteres Interview mit Werftkontext in der Diplomarbeit von Stefan Wunderl im Anhang ein Zeitzeugengespräch, das dieser 2008 mit dem Bauschlosser Josef Kain führte, der ab 1939 eine Lehre in der Werft absolviert hatte.¹⁴

Die Gespräche, die im Rahmen des Projekts geführt wurden, sind methodisch gesehen keine rein objektbezogenen Interviews, vielmehr zeichnen sie sich durch eine Mischform verschiedener Interviewtypen aus. Zunächst traten die Interviewten als Expert:innen auf: Sie sprachen über die Werft aus der Position von Personen, die dort meist über lange Zeit tätig gewesen waren und den Betrieb gut kannten. Sie sind Wissensträger:innen, die aufgrund ihrer Ausbildung, Position und Erfahrung über spezialisiertes Wissen verfügen. Sie wurden aufgrund dieser Expertise als Gesprächspartner:innen ausgewählt. Entsprechend orientierte sich die Gesprächsführung an den Prinzipien des Expert:innen-Interviews, das in der Regel leitfadenbasiert und flexibel handhabbar ist.¹⁵ Gleichzeitig war dieses fachlich-technische Wissen, etwa das eines Schiffbauers, nicht das primäre Erkenntnisinteresse des Projekts – auch wenn entsprechende Dimensionen in den Gesprächen vereinzelt aktiviert wurden. Im Mittelpunkt standen vielmehr zwei andere Schwerpunkte: erstens die Lehrwerkstätte und ihre Objekte, zweitens die subjektiven Erinnerungen, persönlichen Erfahrungen, Wahrnehmungen und emotionalen Aspekte der Befragten. Damit trat eine

zweite Rolle der Gesprächspartner:innen in den Vordergrund: Die Rolle von Zeitzeug:innen im oben beschriebenen Sinne von Oral History. Diese Ausrichtung wurde durch die Gestaltung der Interviews befördert: Die Fragestellungen und der museale Kontext – nicht zuletzt hergestellt durch die Präsenz und Thematisierung der Objekte – richteten den Fokus bewusst auf individuelle Erinnerung und (berufs-)biografische Erzählung. Auch die Einladung zu den Gesprächen erfolgte explizit unter der Überschrift „Zeitzeugengespräche“.

Die Doppelrolle von Zeitzeug:innen und Expert:innen, wie sie im Falle der „Werftler:innen“ gegeben war, wurde vor und während des jeweiligen Gesprächs nicht explizit thematisiert, sie wirkte sich jedoch in zweierlei Hinsicht aus. Einerseits in dem Selbstverständnis und ebenso Selbstbewusstsein der Befragten, die sich mit dem Thema der Werft sowohl als Expert:innen als auch als Zeitzeug:innen auskannten, wohingegen die Interviewerin die Werft nicht mehr aktiv miterlebt hat, sondern nur aus dem Museum, der Literatur und als Denkmal kennt. Andererseits ist in der Auswertung der Gespräche immer wieder ein Wechsel der Ebenen von persönlicher Erinnerung und analytischer Reflexion, also dem Sprechen aus verschiedenen Rollen heraus zu bemerken.

Zum ersten Aspekt ist zu ergänzen, dass der einstige Alltag auf der Werft für Außenstehende nicht immer unmittelbar vorstellbar ist und stattdessen automatisch Assoziationen aus dem eigenen Erfahrungshorizont aktiviert werden. Dies zeigte sich in einem hierfür aufschlussreichen akustischen Missverständnis während eines Interviews: Bei der Schilderung einer Alltagsszene entstand für die Interviewerin zunächst das scheinbar stimmige innere Bild von „Biotomaten auf der Insel drüben“ – bis sich bei nochmaligem Nachhören herausstellte, dass tatsächlich von „Bierautomaten“ die Rede gewesen war. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Befragten auch innerhalb ihrer Werftbiografien verschiedene Rollen innehatten: Sie waren nicht nur Lehrlinge, sondern später auch Gesellen oder sogar Meister. Zwei Zeitzeugen fungierten später selbst als Ausbilder (OP, FR), und eine Zeitzeugin konnte auch aus ihrer Erfahrung als Betriebsrätin sprechen (RN).

Durchwegs traten die Gesprächspartner:innen in dem Selbstverständnis auf, einen wichtigen Beitrag zur Forschung über die ehemalige Werft in Korneuburg leisten zu können. Dieses Verständnis knüpft an zentrale Prinzipien von Citizen Science an, wonach Zeitzeug:innen ihr Wissen und ihre Erfahrungen aktiv in den Forschungsprozess einbringen.

Ein besonders relevanter Aspekt, den Storytelling und das Teilen lebensgeschichtlicher Erfahrungen zudem fördern können, ist der intergenerationale Austausch. Durch Gespräche etwa von Jugendlichen mit älteren Zeitzeug:innen entsteht ein direkter Dialog zwischen unterschiedlichen Generationen, der nicht nur zur Weitergabe von Werten, sondern auch zur Bewahrung des kulturellen Erbes und lokalen Wissens beiträgt. Darüber hinaus stärkt er das gegenseitige Interesse und Verständnis zwischen den Generationen und fördert die Auseinandersetzung mit gesellschaftlichen und sozialen Wandlungsprozessen.¹⁶ Dies bestätigen etwa Susanne Hecker und Mitautor:innen, die betonen, dass im Gegensatz zu passiven Lernformaten Gespräche mit Zeitzeug:innen einen interaktiven und praxisnahen Zugang bieten können, da so nicht nur Geschichten gesammelt, sondern auch soziale Brücken zwischen Generationen geschaffen werden.¹⁷ Richter und Mitautor:innen unterstreichen, dass durch narrative Vermittlung Inhalte über individuelle und kollektive Erfahrungen über längere Zeiträume hinweg ausgetauscht werden können.¹⁸

Entsprechend wurden alle Gesprächspartner:innen vor den Interviews gefragt, ob sie Interesse hätten, aktiv an einer einwöchigen intergenerativen Projektwoche mit der Handelsakademie (BHAK) Korneuburg zur weiteren Erforschung der Lehrwerkstätte mitzuwirken.¹⁹ Die meisten bejahten dies; manche, die sich vor dem Gespräch zunächst nicht dazu bereiterklärt hatten, änderten ihre Meinung nach dem Gespräch. So dienten die Interviews auch als eine Art Steigbügel, sich weiter in das Projekt einzubringen. Letztlich konnten jedoch nicht alle Zeitzeug:innen, die sich gerne aktiv als Citizen Scientists beteiligt hätten, an der Projektwoche aus terminlichen oder gesundheitlichen Gründen teilnehmen. Zum erwähnten Nachtreffen erschienen jedoch fast alle Interviewten. Bei diesem Workshop wurden in Arbeitsgruppen ausgewählte Ausschnitte der Audiofiles gemeinsam angehört. Anhand der vorbereiteten Transkripte konnten wichtige Informationen zur Lehre auf der Werft identifiziert und markiert, Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den Textteilen herausgearbeitet und etwaige Widersprüche oder Unklarheiten diskutiert werden. So konnten alle Zeitzeug:innen einerseits bereits vor der Veröffentlichung Einblicke in die Gespräche der anderen Befragten erhalten, wodurch die erwähnte Vielstimmigkeit gefördert wurde, andererseits war im Rahmen dieses Workshops das gemeinsame Arbeiten mit und an dem erhobenen Datenmaterial möglich.

Vorbereitung der Gespräche

Die Rekrutierung der Gesprächspartner:innen wurde maßgeblich durch den damaligen Obmann des Museumsvereins, Otto Pacher, unterstützt, dessen langjährige Tätigkeit auf der Werft sowie sein weitreichendes persönliches Netzwerk entscheidend zur Kontaktaufnahme beitrugen. Zusätzlich bot die Präsentation des Projekts auf dem Korneuburger Hafenfest vom 10. bis 11. September 2023 eine Gelegenheit, gezielt Interessierte anzusprechen. Zahlreiche Personen meldeten sich daraufhin. Mit ihnen wurden telefonische Vorgespräche geführt. Diese dienten dazu, die Teilnehmenden über das Projekt zu informieren und eine ausgewogene Stichprobe hinsichtlich Alter, Geschlecht und Ausbildungszweig zusammenzustellen. Zudem wurden sie gebeten, noch vorhandene Dokumente, Fotos oder Objekte, die im Zusammenhang mit ihrer Lehrzeit stehen, mitzubringen.

Bei der Auswahl der ehemaligen Lehrlinge wurde darauf geachtet, dass sämtliche auf der ehemaligen Werft angebotenen Lehrberufe vertreten waren. Da der Werftbetrieb durch eine Dominanz handwerklich-technischer Berufe geprägt war, handelte es sich um eine weitgehend männlich dominierte Arbeitsumgebung.²⁰ Dennoch wurde angestrebt, auch Frauen einzubeziehen. Diese waren hauptsächlich in zwei spezifischen Lehrberufen tätig: als technische Zeichnerin und als Industriekauffrau. Insgesamt konnten drei Frauen für Interviews gewonnen werden. Des Weiteren wurde das Alter berücksichtigt, um die Lehre, die sich im Laufe der Jahre verändert hatte, in unterschiedlichen Jahrzehnten abbilden zu können. Basierend auf diesen Vorgesprächen wurden etwa einstündige Interviews vereinbart.²¹

Für die Erstellung des verwendeten Interviewleitfadens wurden Fragen entlang der drei Themenschwerpunkte „Lehrzeit auf der Werft“, „Werftkultur/Atmosphäre“ und „ausgewählte Objekte“ entwickelt, um die Themen auf den Untersuchungsgegenstand des Projektes zu begrenzen und auch, um die Einzelinterviews besser vergleichen zu können. Solche sogenannten semi-strukturierte Interviews sind eine qualitative Forschungsmethode, bei der Forschende ein leitfadengestütztes Gespräch mit den Befragten führen. Der Leitfaden enthält vorgegebene Themen oder Fragen, lässt aber Raum für flexible Vertiefung, spontane Nachfragen und die Möglichkeit, neue relevante Aspekte einzubringen.²²

Der Katalog an Fragen sollte in jedem Interview angesprochen werden, wobei die Reihenfolge keine entscheidende Rolle spielte. Die Einstiegsfrage war jedoch bei

allen, ob sie sich noch an den ersten Tag in der Lehrwerkstätte erinnerten und wenn ja, an was genau. Weitere Fragen zur Lehre waren: „Können Sie den Beruf, den Sie in der Lehrwerkstätte erlernt haben, in ein paar Worten erklären?“, „Wie kam es, dass Sie sich für diese Lehre entschieden haben?“ und „Wie hat der Alltag in der Lehrwerkstatt ausgesehen?“ Zu den Objekten wurden die Teilnehmenden gebeten, diese kurz zu beschreiben und wenn möglich etwas über sie zu erzählen (entsprechend zu den etwaig mitgebrachten Dokumenten). Zur Werftkultur wurde gefragt: „An welche sinnlichen Eindrücke erinnern Sie sich? Welche Gerüche/Geräusche/Geschmack oder vielleicht auch welche Farben verbinden Sie mit der Werft?“, „Wie würden Sie die Atmosphäre auf der Werft, die ‚Werftkultur‘ beschreiben? „Waren Sie stolz, ein:e Werftler:in zu sein?“, „Sie sind Teil des Gedächtnisses der Stadt Korneuburg. Inwiefern hat die Werft die Stadt Korneuburg geprägt und finden sich heute noch Spuren der Werft in der Stadt?“, „Sind Sie heute noch ab und zu auf dem Werftgelände? Und wenn ja: Wie fühlen Sie sich dann?“ Hier wird der oben erwähnte Fokus auf das Erinnern sowie die individuellen Geschichten, durch welche die Objekte angereichert werden sollen, deutlich.

Durchführung der Gespräche

Die Interviews fanden, wie erwähnt, im Stadtmuseum Korneuburg statt (Abb. 1-3). Zur Aufzeichnung wurden drahtlose Lavalier-Mikrofone sowie ein iPad verwendet. Vor Beginn der Gespräche unterzeichneten die Teilnehmenden eine Einverständniserklärung und füllten ein Dokumentationsblatt mit Namen, Ort und Datum des Interviews und Angaben zum Lehrberuf und der Lehrzeit aus. Ebenfalls erhoben wurde, ob die Person nach der Ausbildung auf der Werft blieb und wenn ja, wie lange, beziehungsweise wo sie danach gearbeitet hatten. Die Gespräche wurden zwischen Oktober 2023 und Mai 2024 geführt. Insgesamt konnten 15 ehemalige Lehrlinge, drei Frauen und zwölf Männer, die zwischen 1953 und 1985 mit der Lehre begonnen hatten, befragt werden. Für ihre Teilnahme (Zeit und die Anreise) erhielten sie eine kleine pauschale Aufwandsentschädigung. Folgende Ausbildungszweige waren vertreten: Betriebselektriker, Bauschlosser, Dreher, Industriekaufmann, Maschinen-schlosser, Rohrschlosser, Schiffbauer, Schweißer, Tischler, Technischer Zeichner, Werkzeugmacher. Dies deckte die wesentlichen Lehrberufe ab, in denen nach 1945 in der Korneuburger Werft ausgebildet worden war.



Abb. 1: Günter Ransböck im Gespräch mit Hanna Brinkmann



Abb. 2: Karin Kreutler im Gespräch mit Hanna Brinkmann



Abb. 3: Robert Zodl im Gespräch mit Hanna Brinkmann

Die Gesprächspartner:innen waren (in alphabetischer Reihenfolge): Manfred Albrecht (MA), Thomas Batoha (TB), Harald de Boer (HDB), Werner Forster (WF), Franz Idinger (FI), Karin Kreutler (KK), Herbert Mannhart (HM), Gerhard Mitterbauer (GM), Renate Neumayer (RN), Otto Pacher (OP), Christine Perina (CP), Kurt Rafalzik (KR), Günter Ransböck (GR), Felix Ruffer (FR), Günter Waschulin (GW) und Robert Zodl (RZ).

Gemäß dem dialogischen Ansatz der Wissensgenerierung wurden für jedes Interview zwei bis sechs Objekte von der Interviewerin aus der Werftsammlung ausgewählt, die einen Bezug zur Lehrwerkstätte aufweisen. Hierzu zählten beispielsweise Werkstücke, die während der Ausbildung gefertigt worden waren, Kleidungsstücke, die auf der Werft getragen worden waren, oder auch Archivdokumente wie Fotografien. Bei einem Objekt, einem Steuerrad aus Holz, stellte sich jedoch durch die Interviews heraus, dass dieses gar nicht, wie ursprünglich angenommen, dem Kontext der Lehrwerkstätte zugeordnet werden kann, es wurde daher aus dieser Objektgruppe herausgenommen.

Wie erwähnt, wurden die Interviewpartner:innen im Vorfeld gebeten, nach Möglichkeit eigene Fotografien, Dokumente oder Objekte aus ihrer Lehrzeit mitzubringen. Dabei zeigte sich, dass Fotografien nur selten verfügbar waren. Dies wurde

unter anderem damit begründet, dass private Fotoapparate in jener Zeit in dieser Altersgruppe noch wenig verbreitet waren und Fotos hauptsächlich bei besonderen Anlässen, wie Weihnachtsfeiern oder offiziellen Veranstaltungen, wie zum Beispiel Stapelläufen, aufgenommen wurden. Bildmaterial aus dem Arbeitsalltag oder spontane Momentaufnahmen aus der Lehrzeit waren hingegen kaum vorhanden. Mitgebracht wurden vor allem Dokumente, darunter Bewerbungsschreiben, Urkunden von Lehrlingswettbewerben, Zeugnisse, Werkstattwochenbücher oder Schülermonatskarten. Vereinzelt wurden auch Werkstücke präsentiert. Diese wurden im Museum fotografisch und mit Kurzbeschreibungen sowie Angaben zur: zum aktuellen Besitzer:in dokumentiert. Einige Exponate wurden dem Museum als Schenkung überlassen und tragen so zur Erweiterung der Sammlungsbereiche zur Werft und Lehrwerkstatt bei.²³

Das gesamte Forschungsprojekt stand unter dem titelgebenden Thema „Industriekultur im Dialog“. Auch die Interviews waren als Gespräche, nicht als mehrheitliche Monologe der jeweiligen Interviewten, konzipiert und weisen einen starken dialogischen Charakter auf. Janine Schemmer betont in ihrem Buch „Hafenarbeit erzählen“, dass „(d)er Grad der Dialogizität“ methodisch immer wieder kritisch gesehen wird.²⁴ Zwar gebe es in einigen Disziplinen das Ideal „einer ungestörten Ersterzählung durch den Interviewten“. ²⁵ Jedoch werde bei einem solchen Verfahren die Kommunikation eigentlich verweigert. Wie auch Schemmers Erfahrungen gezeigt haben, ließ sich dieses Ideal der „ungestörten Ersterzählung“ bei den „Werftler:innen“ nicht durchsetzen und widersprach auch dem dialogbasierten Ansatz des Projekts. Ein Interview ist aber kein gewöhnlicher Dialog: Die Interviewerin hielt sich mit persönlichen Einschätzungen zurück, da das Hauptinteresse den Erzählungen und Informationen der befragten Person galt.

Aufbereitung der Audioaufnahmen

Transkribiert wurden die Gespräche in einem vierstufigen Verfahren: In einem ersten Schritt wurden die Audiofiles mit Whisper AI, einer automatisierten Transkriptionssoftware auf Basis Künstlicher Intelligenz, verschriftlicht. Dadurch sollte eine weitgehend wortgetreue Verschriftlichung der Aussagen gewährleistet werden, was sich aufgrund der vielen Fachtermini einerseits und der stark (nieder-)österreichisch gefärbten Sprache andererseits als nicht ganz einfach erwies. So wurde in einem zwei-

ten Schritt eine zeitintensive manuelle Nachbearbeitung von der wissenschaftlichen Projektmitarbeiterin Katja Brunn durchgeführt, um eine möglichst exakte Wiedergabe, inklusive Dialekt, Wortverschleifungen und Rezeptionssignalen wie „hm, aha, ja, genau“ zu erzielen. In einem dritten Schritt korrigierte und erläuterte Otto Pacher, wo nötig, werftspezifische Fachbegriffe sowie Eigennamen in den Interviewtexten. In einem vierten Schritt wurden im Rahmen des erwähnten Workshops mit den Interviewten selbst ausgewählte Auszüge aus den Interviews diskutiert, teilweise korrigiert und um weitere Aussagen, Erinnerungen und Präzisierungen ergänzt. Unter anderem gab es von den Gesprächspartner:innen selbst Kritik an der Transkription, da der Dialekt nicht gut verschriftlicht werden könne. Die nachfolgend zitierten Ausschnitte wurden zur besseren Lesbarkeit in Schriftsprache abgeändert und geglättet. Die vollständigen Transkripte und auch die Audiodateien werden archiviert.

Für die qualitative Auswertung der Interviews wurde die Themenanalyse nach Braun & Clarke gewählt.²⁶ Die Inhaltsanalyse eignet sich besonders für das explorative Erkenntnisinteresse der Studie, da sie die systematische Identifikation wiederkehrender Themen und Bedeutungszusammenhänge im Datenmaterial ermöglicht. Sie erfolgte einerseits anhand der Themengebiete, die den Leitfaden strukturieren: a) Lehrzeit auf der Werft, b) Werftkultur und c) ausgewählte Objekte, und andererseits induktiv aus dem Material heraus. Um das Material gezielt zu codieren, wurden Codes entwickelt, aus welchen in einem weiteren Schritt dann Themencluster gebildet wurden.

Im Folgenden werden die Interviews hinsichtlich ihrer Unterschiede und Gemeinsamkeiten verglichen und einige übergreifende Themen vorgestellt und interpretiert. Im Mittelpunkt der Analyse stehen die subjektiven Erfahrungen der Zeitzeug:innen, welche diese in Eins-zu-eins-Interviews mit der Autorin dieses Textes teilten. Manche Gespräche gingen weit über die drei genannten Themengebiete hinaus, im Folgenden wird der Fokus jedoch auf diese gerichtet und es werden beispielhafte Ausschnitte aus den Gesprächen zitiert.

Auswertung der Interviews

a) Erinnerungen an die Lehrzeit auf der Werft

Der Einstieg in das Gespräch erfolgte über die Frage nach der Erinnerung an die Berufswahl und den ersten Tag der Lehrzeit auf der Werft, erst später ging es um die Objekte. Die Erinnerungen an die Lehrzeit lassen sich in Subthemen zusammenfassen, die im Folgenden näher ausgeführt werden.

Wie wird man „Werftler:in“? Zur Berufswahl und zum Lehrbeginn auf der SchiffsWerft Korneuburg

Nahezu alle Befragten konnten sich noch eindrücklich an ihren ersten Tag in der Lehre erinnern („Wie, wenn es gestern gewesen wäre. Weiß sogar noch, was ich an- gehabt habe.“ CP), der häufig von Nervosität geprägt war: „.... der erste Tag war eine große Aufregung“ (OP). Für KK, eine der interviewten Frauen, war der erste Tag (1979) hingegen „im Moment ein ziemlicher Schock“, da die Lehrwerkstätte nicht für Mädchen ausgerichtet war („...weil ich ja nur das einzige Mädchen war“) und die fehlende Infrastruktur für weibliche Lehrlinge („...es war mit dem Umziehen, es war mit dem WC...“) augenscheinlich aufzeigte, dass es sich um eine männlich dominierte Struktur des Arbeits- und Ausbildungsumfelds handelte.

Bei der Frage nach der Berufswahl zeigte sich eine starke familiäre Einflussnahme, was auch auf das junge Alter von 14 oder 15 Jahren beim Beginn der Lehre zurückzuführen ist. Neben Verwandten spielten auch Nachbarn als Vermittler, Vorbilder und emotionale Stützen eine zentrale Rolle. Oft wurde die Entscheidung, zur Werft zu gehen, durch den Vater oder andere Verwandte gelenkt (z. B. MA, DB, CP, RN, FI, KK, GW, GM): „Ja, mein Vater war schon auf der Werft und es war ja immer so, dass Werftkinder fast immer auch eine Lehre in der Schiffswerft gemacht haben“ (RN). In mehreren Interviews wurde die Werft als ein generationsübergreifender Arbeitsplatz innerhalb einer Familie beschrieben. Die starke familiäre Vernetzung wurde in den Gesprächen öfter mit Aussagen wie diesen thematisiert: „glaub 90 Prozent waren Verwandtschaft, die als Lehrling angefangen haben.“ (RN). „Angeblich hat es ja auf der Werft einmal 28 Hubers gegeben, die waren verwandt, warum nicht. Kein Problem.“ (GW). Oft ergab sich daraus ein natürlicher Weg in die Lehre, teils ohne bewusste Entscheidung, wie zum Beispiel HDB: „hat man gemeint, in der Familie muss der Sohn auch Elektriker werden, also sprich ich“. Ähnliches berichte-

te FR: „Wir haben ja damals keine Ahnung gehabt. Der Vater hat gesagt, „das sollst machen, das ist günstig“. Ja eh, da brauchst nicht draußen rumrennen oder so. Die Werft ist ja nicht so angenehm, das ist wie am Bau. Und in der Halle, da waren wir immer im Warmen. Denn damals, wie ich gelernt hab, haben wir noch selber heizen müssen.“ Auch RN betont den geringen Entscheidungsspielraum: „Ja, aber mit 14 Jahren, was willst du denn entscheiden, da entscheiden die Eltern...“.

Zusätzlich wurde die Berufswahl durch die Schule und Besuche beim Arbeitsamt (das heutige Arbeitsmarktservice) unterstützt beziehungsweise gelenkt. In den Interviews wurde teils erwähnt, dass ein Test von der Werft aus organisiert wurde, wie dies OP beschreibt, der sich dann allerdings nicht an die Empfehlung aus dem Test hielt: „Es war dann so, wir haben beim AMS von der Werft aus einen Test gehabt. Und dort ist die Empfehlung gefallen für mich, ich sollte doch nicht Elektriker werden, sondern Radiomechaniker. Da ich schon damals ein bisschen experimentiert hab mit Detektoren und so weiter, was bei uns gut funktioniert hat, durch die Nähe des Mittelwellensenders in Bisamberg, und es war ganz einfach, einen Empfänger zu basteln. Aber mein Schwerpunkt war trotzdem Elektriker. Also ich möcht Elektriker werden.“ Darüber hinaus wurden solche Orientierungstests wohl auch von der Schule organisiert: „wir haben auch so irgendeinen Test gemacht. Und da hat man sich aussuchen können, was man werden will. Mein Traum dazumal war Tischler. Ja, ich hab einen Schwager gehabt, der war Tischler. Der hat daheim schon ein bisschen was gemacht, und da hat man das Holz gerochen und so. [...] Und der andere Schwager, der Werftler, hat gesagt: „Dreher! Dreher, da bist du immer in der Werkstatt drinnen, da wirst nicht nass und gar nix, da bist auf einer Maschine, plagst dich nicht.“ (GW). Es wurde auch erinnert, dass in manchen Jahren die Werft aktiv in die Schulen ging, um neue Lehrlinge anzuwerben: „Und früher ist die Werft auch immer in die Schulen gefahren und hat Lehrlinge gesucht, da waren sie bei uns, glaub ich, im Poly, im 72er Jahr. Und dort hat es geheißen, es werden wieder Lehrlinge aufgenommen“ (FI).

Eigene Berufswünsche bestanden teilweise schon in sehr jungen Jahren – etwa: „Also, mir haben sie erzählt, ich hab schon mit sechs gesagt, ich werd Tischler“ (FI) oder „ich wusste mit elf Jahren schon, dass ich ins Büro will und zwar auf die Werft“ (CP), während andere über Umwege auf die Werft kamen oder den Ausschluss bestimmter Lehrberufe durch medizinische Eignungstests erlebten (WF wurde zum Beispiel durch Rot-Grün-Schwäche vom Traumberuf Elektriker ausgeschlossen, da

er die Kabel farblich nicht hätte auseinander halten können; TB machte zuerst eine Kochlehre, aufgrund der besseren Bedingungen wechselte er dann aber zur Werft; bei DB war es wegen eines mittelmäßigen Zeugnisses länger unklar, ob er die Lehrstelle wirklich bekommen würde).

Es lässt sich hinsichtlich des Lehrbeginns also festhalten: Die Erinnerungen an den ersten Tag in der Lehre und damit den Übergang von der Schule in die Arbeitswelt sind stark emotional aufgeladen – sei es durch Aufregung, Unsicherheit oder geschlechtsspezifische Herausforderungen. Die Berufswahl wiederum erfolgte meist unter starker familiärer Einflussnahme, wobei Schule und Arbeitsmarktservice zusätzliche Weichenstellungen vornahmen, während eigene Interessen oft erst im Nachhinein erkannt oder gegen institutionelle Hürden behauptet wurden.

Arbeiten lernen. Zwischen Werkbank und Berufsschule

Ein zentrales Element der Ausbildung war der duale Ansatz durch die Verbindung von Theorie und Praxis, was sich in einem festen Wochenrhythmus von vier Tagen Praxis in der Lehrwerkstatt und einem Theorietag äußerte.²⁷ GR beschreibt die Lehrwerkstatt rückblickend als einen „geschützten Bereich“, in dem man sich zunächst auf das handwerkliche Arbeiten konzentrieren konnte, ohne von den betrieblichen Abläufen des Werftalltags direkt betroffen zu sein. Während GR diesen geschützten Raum als positiv für den Einstieg empfand, kritisiert er zugleich den abrupten Übergang in den Betriebsalltag nach einem Jahr, den er „wie eine Ohrfeige“ empfand. Der Kontrast zwischen dem behüteten Lernen in der Werkstatt und der komplexen Realität des Schiffbaus machte die hohe Erwartung an Anpassungsfähigkeit und Selbstständigkeit der Lehrlinge deutlich.

Die Ausbildung in der Werft war stark auf Vielseitigkeit und praktische Erfahrung ausgelegt. Dies wurde unter anderem durch das Rotationsprinzip gefördert: Im kaufmännischen Bereich wechselten die Lehrlinge alle sechs Monate die Abteilung (vergleiche RN, GM), in der Lehrwerkstatt den zugewiesenen Facharbeiter. Dies ermöglichte nicht nur Einblicke in verschiedene Arbeitsfelder, sondern förderte auch die Entwicklung individueller Interessen und Spezialisierungen im weiteren Verlauf der Ausbildung.

Ähnliches berichtete Kurt Rafalzik, der 1959 auf die Werft gekommen war, mit dem Ziel, den Hochseeschiffbau in Korneuburg zu forcieren, von seiner Ausbildung

auf der Volkswerft in Stralsund²⁸ in der ehemaligen DDR: „Man hat dort in dem DDR-Gebiet keinen Schiffbau gehabt und also den Bedarf gehabt, Lehrlinge heranzuziehen. Und genau dasselbe ist ja so hier in Korneuburg auch der Fall gewesen. [...] Bei uns in Stralsund hat es statt einer Lehrwerkstatt ein komplettes Lehrkombinat gegeben. Da waren also einige hundert Lehrlinge und ich bin ein ausgebildeter Stahlschiffbauer. Aber im Rahmen dieser Ausbildung haben wir, wie es eben im Schiffbau üblich ist, viele Berufsgruppen durchgestöbert, kann man sagen. Als Lehrlinge wurden wir dann in verschiedene Abteilungen geschickt. Ich habe also neben dem Beruf Stahlschiffbauer, Bootsbauer, Tischler, Elektriker, Rohrschlosser, Schmied und Schweißer gelernt. Wobei natürlich das Hauptaugenmerk auf den Stahlschiffbau gegangen ist und das andere eben nur so Randausbildung war.“

Zugleich zeigt sich in den Erzählungen von GR, GM oder FI die Bedeutung des „Lernens durch Tun“, das in der Werft zentral verankert war. Viele Lehrlinge berichten davon, ohne explizites Vorwissen mit neuen, komplexen Aufgaben konfrontiert worden zu sein. Dabei waren sie häufig auf Improvisation und eigenständiges Problemlösen angewiesen. GR etwa schildert anschaulich, wie er gemeinsam mit einem Kollegen ein verschiebbares Dachelement für eine Werfthalle konstruierte – ohne je zuvor mit Dachbau zu tun gehabt zu haben. Diese Form des praxisbezogenen Lernens erforderte nicht nur technisches Geschick, sondern auch die Fähigkeit, sich in ständig wechselnde Anforderungen hineinzudenken. Lediglich diejenigen, die in den 1950er-Jahren ihre Lehre absolvierten, empfanden die gestellten Aufgaben als monoton, fad und sinnlos (GW, FR). Hier fand mit den Jahren offenkundig eine Verbesserung der Ausbildungsweise statt.

Die Berufsschule stellte im Rahmen der dualen Lehre einen weiteren wichtigen Lernort dar. Während der theoretische Unterricht auf der Werft meist einmal pro Woche stattfand, ergänzten mehrwöchige Berufsschulblöcke im Internat die Ausbildung. Auch hier variierten die Erfahrungen: Während einige die Schule als willkommene Abwechslung oder sogar als „die schönste Zeit“ (RN) bezeichneten und „a Gaudie“ (TB), also „einen Riesenspaß“ hatten, berichteten andere von Heimweh: „Ich war es nie gewohnt, von meinen Eltern getrennt zu sein und dann musste ich ja die drei Jahre jährlich in die Berufsschule nach Theresienfeld. Das ist ungefähr so 70 Kilometer von Stockerau weg, die Badener Gegend. Und im ersten Lehrjahr habe ich meinen Vater täglich angerufen und gequält, ich will nach Hause. Das hat sich alle

drei Jahre so hingezogen, dass ich im dritten Lehrjahr noch gesagt hab, ich möchte aufhören zum Lernen wegen der Berufsschule.“ (CP). Hervorgehoben wurde von mehreren Interviewten der Vergleich mit Lehrlingen anderer Betriebe, etwa während der gemeinsamen Berufsschultage. Die Werftlehrlinge galten vielfach als besonders gut vorbereitet und fachlich überlegen. HM etwa erinnert sich: „Wir haben uns also mit den Dreherlehrlingen von der Firma HEID²⁹ vergleichen können, [...] und so in der Berufsschule, wann man darüber geplaudert hat über gewisse Dinge, da waren wir schon ziemlich weit vorne von der Werft.“ Durch die Lehrwerkstätte konnten, anders als bei kleineren privaten Firmen, gerade zu Beginn verschiedene Fertigkeiten länger geübt werden, was später zu mehr Schnelligkeit führte, wie FI berichtet: „In der Berufsschule, da haben die anderen in einer normalen Tischlerei, die haben ja keine Zeit gehabt, dass der sagt, ‚da, mach mir ein paar Zinken‘. Wir haben das ganze erste Jahr nix anderes gemacht. Und da waren wir ja, sag ich, dann wenn die anderen noch nicht einmal mit Anzeichen fertig waren, waren wir mit dem Werkstück fertig“ (FI). GR differenziert hier jedoch. Während für ihn im ersten Lehrjahr durch die fundierte Grundausbildung in der Lehrwerkstätte ein deutlicher Vorsprung spürbar war, war dies im zweiten Jahr umgekehrt: „Im ersten Jahr hatten wir einen großen Vorteil, weil wir eben mit den Feilen und dem wirklich gut umgehen haben können. [...] Und beim zweiten Jahr waren sie aber uns überlegen, weil sie schon ein Jahr wirklich handwerklich das gemacht haben, was eigentlich gefordert war. Und das ist uns dann im zweiten Jahr ein bisschen auf den Kopf gefallen. Aber dann beim dritten Jahr waren wir dann wieder bei der oberen Seite.“

Insgesamt wurde die Ausbildung auf der Werft als eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis, einem hohen Maß an Anwendungsorientierung sowie einer breiten Grundqualifikation beschrieben, oft mit dem Hinweis, dass diese wichtigen Fähigkeiten heute nicht mehr beherrscht würden. Diese Aspekte wurden von vielen Zeitzeug:innen rückblickend als wertvoll und oft identitätsstiftend empfunden – auch und gerade in Abgrenzung zu heutigen, stärker spezialisierten Ausbildungsgängen.

Geschlechtsspezifische Erfahrungen – allein im Internat

Das Gender-Thema war nicht im strukturierten Leitfaden angelegt, ergab sich jedoch aus den Codes im Textmaterial. Die geschlechterspezifischen Erfahrungen, von denen berichtet wurde, decken sich vermutlich mit vielen anderen männerdominierten

Lehrberufen dieser Zeit und sind nicht als werftspezifisch anzusehen. Ein Aspekt ist die bereits erwähnte fehlende Infrastruktur, die der Tatsache geschuldet war, dass es bis zum ersten Mädchen, das in der Lehrwerkstatt ausgebildet wurde, schlicht keinen Bedarf an extra Umkleideräumen oder Sanitäreinrichtung für weibliche Lehrlinge gegeben hatte. Im Bürobereich bestanden hingegen eher weiblich konnotierte Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Aber auch in der Berufsschule existierten geschlechterspezifische Herausforderungen, insbesondere dann, wenn ein Mädchen als einziges unter vielen Burschen untergebracht war. So erinnert sich KK: „Na, es war schrecklich, weil ich war in Neunkirchen, zu meiner Zeit auch nicht für Mädchen ausgerichtet oder eingerichtet. In dem Internat war ich ziemlich abseits, also schon in dem Gebäude, aber abseits von allem, weil die Lehrer haben nicht mein Zimmer betreten dürfen. Also es war wirklich hart, es waren 300 Buben und ich das einzige Mädchen. Also, meine Mutter hat dann gleich gesagt: ‚Nein, aus, wir fahren heim, anderen Termin, das kann es nicht sein.‘ Und ich hab dann gesagt; ‚Nein, ich will das hinter mich bringen. Ich werds schon schaffen und wenn nicht, kann ich immer noch abspringen.‘ [...] Und wie ich dann im Internat da ganz allein war, war ich in einem Zimmer mit ungefähr acht Betten, ganz allein. Also das war... das hat mich wirklich sehr getroffen, ja.“ Dieses Beispiel zeigt anschaulich, wie die Internatszeit durch Einsamkeit und Isolation insbesondere für weibliche Lehrlinge zur emotionalen Belastung werden konnte, ganz zu schweigen von fehlenden weiblichen Vorbildern in männlich dominierten Kontexten.

Eine weitere, zwar außerhalb der eigentlichen Ausbildungszeit liegende, aber für die Interviewpartnerin CP bedeutsame Erfahrung war ihre Beteiligung an fotografischen Aufnahmen, die offenbar zu Werbezwecken der Werft angefertigt wurden. Die entsprechenden Fotografien stellte sie dem Forschungsprojekt dankenswerterweise zur Verfügung (Abb. 4-6). Obwohl bislang kein konkretes Werbematerial mit diesen Aufnahmen unter den Archivbeständen aus der Werft im Museum nachgewiesen werden konnte, existieren vergleichbare Bilddokumente, die in einen ähnlichen Kontext einzuordnen sind. Die Fotografien sind nicht nur als historische Quellen zur visuellen Selbstdarstellung der Werft bedeutsam, sondern erlauben auch eine geschlechterspezifische Lesart: Die bildliche Inszenierung junger Frauen – wie man sie etwa auch in Verbindung mit Autos kennt – folgt vermarktingslogischen Mustern, in denen Weiblichkeit als „aufhübschendes“ Gestaltungselement fungiert.



Abb. 4–6: Aufnahmen für Werbezwecke von Christine Stadler (Perina) auf dem Flusskreuzfahrtschiff MS Wolga, Fotograf nicht bekannt

CP schilderte die Aufnahmen und ihre Entstehungsumstände allerdings mit großer Detailfreude und sichtbarem Stolz; sie selbst habe die Situation als willkommene Abwechslung im Berufsalltag erlebt und die Teilnahme daran als durchweg positiv empfunden.

Obwohl die Lehrzeit auf der Werft von allen interviewten Frauen (KK, RN, CP) sehr positiv erinnert wurde, zeigen sich an den geäußerten kritischen Punkten teils massive strukturelle und emotionale Herausforderungen: fehlende Infrastruktur, Isolation im Internat, männlich dominierte Räume. Die individuellen Strategien des Umgangs – zwischen Durchhaltewillen, Pragmatismus und Stolz – werfen ein vielschichtiges Licht auf weibliche Berufsbiografien in der gewerblichen Lehre der Nachkriegszeit.

40 Grad Celsius und Zinkfieber. Gesundheitliche Belastungen auf der Werft

Das Thema Gesundheit wurde ebenfalls nicht explizit erfragt, schwang aber in der Frage, ob es sich um einen körperlich anstrengenden Beruf handle, mit. Zudem tauchten in mehreren Erzählungen Hinweise auf gesundheitliche Belastungen, arbeitsmedizinische Untersuchungen und alltägliche Herausforderungen auf, die mit der Lehrzeit auf der Werft verbunden waren. So berichteten einige Zeitzeug:innen von medizinischen Checks vor Lehrbeginn, etwa durch Amtsärzt:innen der Bezirkshauptmannschaft (CP) oder im Rahmen der Sozialversicherung (HM). Bei CP wurde dabei Untergewicht festgestellt: „Da hat man mich nach Kärnten geschickt, zum Aufpäppeln.“ Die physischen Anforderungen der Lehre zeigten sich schon in der Tages-

struktur – besonders bei jenen, die aus dem Umland einpendelten. Der Arbeitsbeginn war auf sieben Uhr festgelegt, was für viele mit einem extrem frühen Tagesstart verbunden war, wie sich GM erinnerte: „Auch wenn es schwierig war, ich musste nämlich ab vier Uhr aufstehen, um halb fünf oder 04:38 Uhr mit dem Zug“. Auch GW, der nicht aus Korneuburg kam, musste Fahrtzeiten einplanen: „mein Zug ist gegangen, 05:05 Uhr bei Weinsteig weg. Am Abend ist er gegangen von Korneuburg weg um 06:45 Uhr, um halb acht bin ich heimgekommen.“

Neben diesen Rahmenbedingungen spielten auch klimatische und physische Belastungen bei der Arbeit eine zentrale Rolle. Die Tätigkeit im Freien setzte die Lehrlinge und Arbeiter:innen ganzjährig der Witterung aus – Kälte, Hitze, Wind und Regen gehörten zum Alltag. GR, der Anfang der 1970er Jahre in die Lehre ging, beschreibt eindringlich: „wenn es im Winter offen ist und durchpfeift überall, dann ist das kein Honig lecken. Und dann der Lärm. Unheimlicher Lärm den ganzen Tag, permanent der Lärm. [...] Und die Schutzmittel und das Ganze, das war, war in den Kinderschuhen wie es angefangen hat. Da hat es noch die Watte gegeben. Also ganz primitiver Ohrenschutz.“ Auch körperlichfordernde Tätigkeiten wie schweres Heben oder langes Stehen hinterließen Spuren: „die alten Dreher haben alle Probleme gehabt mit den Venen. Ja, und jeder die eigenen Schuhe, weißt, das sind keine Sicherheitsschuhe“ (HM). In den 1960er Jahren wurde versucht, durch schrittweise Steigerung die Lehrlinge an die körperliche Belastung zu gewöhnen. OP schildert, dass in den ersten Wochen der Ausbildung zunächst nur vormittags in der Werkstatt gearbeitet wurde – im Stehen – während der theoretische Unterricht am Nachmittag die Möglichkeit bot, zu sitzen und sich zu erholen. Später gab es keine Sitzpausen mehr.

Bestimmte Arbeiten, wie etwa das Schweißen, bargen spezielle gesundheitliche Risiken, wie RZ eindrücklich beschreibt: „da bist am Stapel, da hast draußen 40 Grad, von unten, von oben, überall 40, da drinnen hast dann gearbeitet. [...] Der Lärm, die Hitze war nicht lustig. Blöd wars, wenn man verzinkte Rohrleitungen drinnen geschweißt hat, hast immer schauen müssen, dass du eine Absaugung hast, mit den verzinkten Rohren ist es so, dass du Zinkfieber bekommen hast, wenn du zu viel eingeatmet hast, diese Dämpfe. Da hat es mich auch zweimal erwischt gehabt, das hast eingeatmet, das merkst du nicht, du hast nur einen süßlichen Geschmack und dann, und nächsten Tag hast ein Fieber, ist aber nach einem Tag wieder weg. Da haben wir dann eine Milch getrunken zum Ausgleichen.“³⁰ Dieses sogenannte

Gießer- oder Zinkfieber ist eine akute Gesundheitsreaktion auf das Einatmen von Zinkoxid-Dämpfen und äußert sich typischerweise durch Fieber, Muskelschmerzen und einen metallischen Geschmack im Mund. Die Berichte zeigen, dass derartige gesundheitliche Risiken auf der Werft bekannt waren, jedoch weitgehend pragmatisch hingenommen wurden.

Es kam auch zu Unfällen. Im Falle von Fl beim Üben außerhalb der Arbeitszeit: „Ich habe das Pech gehabt, dass man erst ab 16 Jahren, glaube ich, dann auf Maschinen arbeiten hat dürfen. Und durch das, dass ich schon mit 14 angefangen hab, war ich schon im zweiten Lehrjahr und hab noch immer nicht auf Maschinen dürfen, weil ich noch nicht 16 war. Da habe ich dann natürlich daheim eine kleine Kreissäge gehabt und hab mir gleich mal einen Finger abgeschnitten.“ FR hingegen beschreibt einen Unfall mit tödlichem Ausgang: „Naja, Unfälle hat es auch gegeben, natürlich, auch tödliche. An das erinnert man sich so. Ich war nie bei sowas dabei, aber als ich gelernt hab, da sind zwei gleich tot gewesen und die anderen Verbrennungen. War auch ein Lehrling dabei. Der hat es aber überlebt, dem hat es nur die Ohren versengt.“

Unabhängig vom konkreten Berufsfeld variierten die Wahrnehmungen der gesundheitlichen Belastung bei den Interviewten. Während einige die Lehre retrospektiv als extrem fordernd erinnerten, überwog vielfach eine pragmatische Haltung: „Man gewöhnt sich“ (GW), „Man hält das aus“ (MA), oder: „Ich wollte es hinter mich bringen“ (KK). Diese Aussagen spiegeln eine arbeitskulturelle Normalisierung körperlicher Beanspruchung wider, wie sie für viele gewerbliche Ausbildungsberufe der Nachkriegszeit typisch war.

b) Erlebte Atmosphäre und Werftkultur

Die Atmosphäre auf der Werft wurde von nahezu allen Interviewten als ausgesprochen positiv erinnert – teils in idealisierenden Begriffen wie „wunderschön“ oder „familiär“. Die wiederkehrenden Beschreibungen einer „kollegialen“ und „solidarischen“ Arbeitsumgebung deuten auf ein starkes Gefühl der Zugehörigkeit und sozialen Einbindung hin. Dabei überschreitet dieser Themenkomplex den engeren temporären Rahmen der Lehrzeit und öffnet den Blick auf Aspekte des Arbeitslebens und auf erinnerte Werftkultur insgesamt. Auch wenn eine gewisse nostalgische Verklärung nicht auszuschließen ist, erscheinen diese Aussagen als Ausdruck einer

kollektiven Identitätsbildung, die möglicherweise durch stark handlungs- und gemeinschaftsorientierte Arbeitsmilieus gefördert wird.

Wie klingt und riecht die Werft?

Besonders stark waren die sinnlichen Erinnerungen an akustische und olfaktorische Wahrnehmungen des Werftalltags, allen voran das vielfach erwähnte „Bühen“, eine Art Pfeife, welche Arbeitsbeginn und Arbeitsende einlätete. Im oben genannten Radiobeitrag kann man ein Geräusch nachhören, welches dem „Bühen“ sehr nahe kommen soll.³⁴ Aber auch der Lärm, wie er etwa beim Nieten oder beim Ausrichten der Schiffswände entstand, wurde als prägend beschrieben. So erinnerte sich FR, der 1953 mit der Lehre begonnen hatte, noch an die genieteten Schiffe: „wie ich angefangen habe, haben sie noch alles genietet, da hat man die Werft bis in die Stadt hinein gehört. Und dann mit dem Schweißen hat man ja nicht mehr viel gehört. War's eigentlich eine ruhige Firma. Aber früher hats schön geklopft. Das ist toll das Schweißen, die Russen haben das sehr forciert, das Elektroschweißen. Und ja, es sind noch viele Schiffe gekommen, die waren genietet.“ Fl beschrieb hingegen das Ausrichten: „haben die drüben gedroschen, hast ja gesagt ,die haun scho wieda des Schiff deppat“ und WF erklärte: „wenn das jetzt geschweißt wird und so, dann ist ja das nicht absolut gerade oder glatt oder so. Und das hat ausgerichtet werden müssen, das ist im Schiffbau passiert. Und das hat man eigentlich in ganz Korneuburg gehört.“ Im Laufe der Zeit wurde die Werft leiser, da in den letzten 15 Jahren nicht mehr so viel gehämmert wurde, sondern eine spezielle hydraulische Presse zum Einsatz kam (KR).

Nach Auditivem wurden auch Gerüche besonders häufig erinnert. Genannt wurden der süßliche Geruch beim Schweißen, aber auch Diesel, Öl, Lack und gelegentlich der beißende Geruch von Minium – einer als gesundheitsschädlich geltenden Rostschutzfarbe: „Das ist die giftige Grundfarbe. Ja, das war schon immer, wenn ein altes Schiff gekommen ist und man hat da umbauen müssen, das war alles noch Minium gestrichen. Das hat schon ordentlich gestunken und geraucht. Da haben wir sogar Masken getragen“ (MA, Lehrzeitbeginn 1975). OP erwähnte zudem, dass bei manchen russischen Schiffen um die Mittagszeit Essensgerüche wahrgenommen werden konnten: „Da ja die Mannschaft am Schiff während den Reparaturzeiten auch an Bord war, sind die ja auch verköstigt worden. Ich wurde ein bisschen adoptiert von



Abb. 7: Fotografie des Wandbildes, welches sich im Speisesaal im Objekt 197 (Nebentrakt der Insel-Schiffbauhalle) befand und mit Tony Garo 1974 signiert ist. Aufnahme von 2020 unmittelbar vor Abriss der Halle

einer Köchin auf einem Schiff, auf der FEODOSIA war das. Und die hat mich dann oft zum Mittagessen eingeladen. Und da hat es natürlich die klassische Borschtschsuppe gegeben. Und natürlich dann Fisch auf jede Art und Weise. Und ja, es war eigentlich ganz interessant, auch diese Lebensart von diesen Menschen kennenzulernen.“ Solche interkulturellen Begegnungen am Arbeitsplatz, wie sie von OP beschrieben werden, können in kleinerem Rahmen auch auf die Stadt Korneuburg übertragen und als eine Möglichkeit zur Erweiterung des eigenen Horizonts angesehen werden, ähnlich wie von Schemmer in Bezug auf den Hamburger Hafen geschildert.

Visuelle Erinnerungen wurden nur wenige genannt, darunter etwa die Farben Grau und Ziegelrot (RN) oder einen bestimmten Schriftzug, den es im Speisesaal gegeben hat (GM). Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um die in das 1974 entstandene Wandgemälde des akademischen Malers Tony Garo (1901–1983) integrierte Beschriftung handelt. Dieses zeigte hinter den vier Arbeitern im Vordergrund ein Schiff, Kräne und einen Anker und steht farblich im Zeichen der 1970er Jahre, passt aber auch gut zur Beschreibung der erwähnten Farben oben und ist mit 1974 datiert, jenem Jahr, in dem GM seine Lehre auf der Werft begonnen hatte. Wie üblich, startete er im September, das heißt, das Bild musste vorher fertiggestellt worden sein. (Abb. 7)

Alkohol und Arbeit – Alltag oder Ausnahme?

In mehreren Interviews wurde Alkoholkonsum auf der Werft thematisiert. Dabei handelt es sich um ein Thema, das nicht systematisch erfragt, aber von verschiedenen Gesprächspartner:innen von sich aus angesprochen wurde – meist im Zusammenhang mit individuellen Erfahrungen während der Lehrzeit oder im unmittelbaren Arbeitsumfeld. Die Schilderungen weisen auf einen ambivalenten Umgang mit Alkohol im Betrieb hin: Während manche Formen des Konsums als „normal“ oder betriebskulturell eingebettet galten, wurden andere – insbesondere im Zusammenhang mit Vorgesetzten – als belastend und problematisch erlebt. Besonders eindrücklich ist die Schilderung eines Interviewpartners, dessen Ausbilder durch seinen Alkoholkonsum als zunehmend unzurechnungsfähig erlebt wurde: „Es ist nicht nur zu gegebenen Anlässen Alkohol konsumiert worden, sondern auch so dazwischen. Und das war, mein Chef, der lebt nicht mehr. Ist dadurch eigentlich verunglückt. Für mich war das die Hölle, wenn du mit dem nicht mehr reden hast können, weil der gar nicht mehr gewusst hat, wo er steht oder wies lang gehen sollte. Wenn ich jetzt direkt vom Werkbaumeister was gebraucht hätte – so hat man sich halt, in meinem Fall immer, zum jeweiligen Gesellen gewandt, wobei die natürlich auch nicht abgeneigt waren oder so, nein, das war halt schwierig, das war für mich dann der Punkt, an dem ich gesagt hab, bleibe ich sicher nicht, und wir sind nach der Lehre fertig und dann Aufwiederschaun. Und das war halt auch bei anderen, in anderen Werkstätten, ich will jetzt nicht sagen, dass der ganze Betrieb Alkoholiker war, ja, aber es gab schon einige, wo man dann gesagt hat, ‚Puh, die müssen wir mittragen‘.“ (WF)

In dieser Erzählung wird auch deutlich, wie sich die Verantwortung im Ausbildungsprozess – zumindest subjektiv – verschieben konnte: Lehrlinge mussten sich teils eigenständig Hilfe suchen oder mit Gesellen improvisieren, wenn ihre Vorgesetzten nicht erreichbar oder verlässlich waren. Der Alkoholkonsum wurde dabei nicht als vereinzeltes Phänomen wahrgenommen, sondern als Teil einer betrieblichen Realität, die in Kauf genommen wurde. Manche Lehrlinge wurden offenbar bewusst abgeschirmt, um mit dem Trinkverhalten der älteren Kollegen nicht in Beührung zu kommen. So berichtet CP: „Und da musste ich, immer zur selben Zeit ins Lager rausgehen, zum Herrn Göls, und der hat mir alle Schrauben und Nägel erklärt. Und, bis ich dann draufgekommen bin, was das für einen Grund hatte. Da wurde nämlich ein bisschen...“ (macht eine Geste für Trinken).

Gleichzeitig wurde das Thema Alkohol von anderen Interviewten relativiert. MA etwa distanziert sich ausdrücklich vom pauschalen Vorurteil gegenüber Werftarbeitern: „Also ich war nicht dabei, meine Frau hat mir das erzählt. Und wie sie gesagt hat, „ja, mein Mann arbeitet auf der Werft“, hat die andere gesagt „Oje, da arbeiten ja nur Trankläufer“. Also das stimmt nicht, ich trink bis heute noch keinen Alkohol. [...] Ich meine, sicher hat es Leute gegeben, die haben viel getrunken. Ich habe auch einen gekannt, der hat eine Kiste Bier getrunken am Tag im Sommer. Ja, hats gegeben, aber es waren wirklich wenige.“

Diese Differenzierung ist bedeutsam: Der problematische Alkoholkonsum Einzelner wurde zwar wahrgenommen und teils stark kritisiert, aber von den Interviewten nicht als Normalzustand dargestellt. Vielmehr spiegeln die Aussagen ein Spannungsfeld zwischen betriebskultureller Toleranz, individueller Überforderung und persönlicher Abgrenzung wider.

Die Werft war die Werft – Soziale Beziehungen, Berufsstolz und Identifikation

Viele Interviewten äußerten sich mit großer Begeisterung über den sozialen Zusammenhalt und die kollegiale Atmosphäre auf der Werft. Besonders auffällig ist die häufige Verwendung des bereits erwähnten Begriffs „familiär“, der auf ein starkes Gefühl der Zugehörigkeit und eine hohe Identifikation mit dem Berufsumfeld hinweist. Das Gemeinschaftsempfinden ging weit über funktionale Zusammenarbeit hinaus und wurde als prägend für das Arbeitsleben auf der Werft wahrgenommen. RZ bringt dieses Gefühl pointiert auf den Punkt: „Na Atmosphäre, du warst eine Familie. Das ist egal, ob das jetzt ein Rohrschlosser, Bauschlosser oder Schiffbauer war – egal, du warst eine, du bist eine große Familie. Und auch heute noch, wenn du die alle siehst, das ist ganz einfach so.“

Diese soziale Verbundenheit scheint – zumindest bei einigen – über die aktive Berufstätigkeit hinaus fortzubestehen. RZ wechselt sprachlich hier in der Zeit von „du warst eine“ zu „du bist eine Familie“. Dieses Zugehörigkeitsgefühl, das viele verspüren, scheint sich bis heute, über 30 Jahre nach der Schließung der Werft erhalten zu haben und ist neben den oben beschriebenen tatsächlich familiären, im Sinne von verwandtschaftlichen Bindungen, auf einer übertragenen Ebene zu sehen. Auch OP beschreibt die enge soziale Verflechtung, die sich teils schon während der Lehrzeit herausbildete – nicht nur auf kollegialer, sondern auch auf freundschaftlicher Ebene:

„Es war natürlich so, dass man nach der Arbeit nicht gleich nach Hause gegangen ist, man hat sich in der Werkstatt noch zusammengesetzt, hat vielleicht noch das eine oder andere Bier getrunken und hat sich über die Arbeit unterhalten. Natürlich ist auch Privates eingeflossen, keine Frage. Und das wars auch zum Teil, dass ja viele durch die lange Zeit, wo sie beisammen waren, auch privat oft befreundet waren.“

Des Weiteren berichtet OP von den jährlichen Werkstättenausflügen, Feiern von runden Geburtstagen und Verabschiedungen, wenn jemand in Pension ging: „Also das schmiedet doch etwas zusammen. Und der Zusammenhalt innerhalb war relativ groß, muss man sagen.“ TB streicht den persönlichen Kontakt hervor, wie etwa die persönliche Begrüßung jeden Morgen um sieben Uhr durch Meister, Abteilungsleiter und Vorarbeiter, die „in einer Reihe gestanden sind und alle einzeln begrüßt haben“, was er als eine besondere Wertschätzung empfunden hat.

Sprachlich manifestiert sich diese starke Bindung unter anderem in der wiederholten Verwendung des Begriffs „draußen“, mit dem das „Außerhalb der Werft“ gemeint ist. Dadurch entsteht ein impliziter Gegensatz zwischen „drinnen“ – der Werft als vertrautem, sozial geschütztem Raum – und „draußen“ – der Welt außerhalb des Werftgeländes. Dies verweist auf eine starke Identifikation mit dem betrieblichen Umfeld und auf ein spezifisches Wir-Gefühl. „Wenn du sie draußen, die Kollegen draußen getroffen hast, ganz egal mit wem, wenn du gesagt hast, gehen wir auf einen Kaffee, da hat es kein Nein gegeben, das heißt, das war ein Zusammenhalt“ (RZ). GR erklärt das auch mit der Lage des Werftgeländes abseits vom Stadtzentrum und ihrer Größe, aber auch wirtschaftlichen Potenz, so dass ein eigener Mikrokosmos entstehen konnte. „Mein Vater ist selber in der Werft gewesen und war Schweißer und ja, hat eben positiv erzählt, dass man besser verdient als draußen. [...] Die Werft war die Werft. Ja, das war ein eigener Bereich und mit draußen meine ich eben diese Gewerbetreibenden, die es viele gegeben haben.“

Die von vielen beschriebene Form gelebter Kollegialität, die nicht an Hierarchien oder Berufsgruppen gebunden war, erscheint in den Interviews als zentraler Bestandteil der Werftkultur. Sie stiftete Identität, gab Sicherheit und förderte sowohl die fachliche als auch die soziale Integration – gerade auch in der sensiblen Phase der beruflichen Sozialisation während der Lehre. Es liegt nahe, dass die spezifische Arbeitsweise auf einer Werft – das gemeinsame, koordinierte Arbeiten an jeweils einem einzigen großen Objekt, einem Schiff – wesentlich zur Ausbildung eines star-

ken Wir-Gefüls beitrag. Die Tatsache, dass ein Schiff als Gemeinschaftsprodukt entsteht, dessen Fertigstellung im Rahmen des feierlichen Stapellaufs gemeinsam zelebriert wird, stärkte nicht nur den Teamzusammenhalt, sondern verlieh der Arbeit auch eine besondere Sinnhaftigkeit.

Hinzu kommt, dass viele der gefertigten Schiffe über Jahrzehnte hinweg – teils bis heute – in Betrieb sind und somit als sichtbares und dauerhaftes Ergebnis kollektiver Leistung erhalten blieben. Diese Form der materiellen Beständigkeit kann ebenfalls als identitätsstiftend verstanden werden und hebt die Tätigkeit auf der Werft deutlich von Arbeitskontexten ab, in denen die hergestellten Produkte schnelllebiger oder weniger präsent sind. Dies führte auch zu einem gewissen Berufsstolz, der sich etwa in diesem Zitat widerspiegelt: „Im Großen und Ganzen, war ich eigentlich schon stolz auf die Firma und hab gesagt, was wir da produzieren, gibts so nicht noch ein zweites Mal in Österreich, weil die Linzer aus meiner Sicht her nicht mithalten konnten.“ (WF)

Auch für Arbeiten außerhalb der Werft waren die „Werftler:innen“ geschätzte Fachkräfte und wurden immer wieder angefragt, so etwa für Unterstützung beim Wiener Riesenrad im Prater, das über Nacht repariert werden musste, da es stecken geblieben war: „Weil das Riesenrad angerufen hat, wer das machen könnte die Nacht. Vorgabe war: morgen um zehn oder um elf am nächsten Tag, wenn der Prater aufsperrt, fertig.“ (HM) Ähnliches belegt auch eine Anfrage von der Österreichischen Raumfahrt- und Systemtechnik für Container für die Ariane Rakete (wohl Ariane 4), von der GM, der in der Folge unter anderem für die Entwicklung dieser technischen Herausforderung zuständig war, berichtete: „Wir haben dem Ganzen zugesagt, wir haben ein Angebot gemacht und die Firma hat es tatsächlich bei uns bestellt. Ich behaupte, dass das für mich das Sprungbrett war. Die Firma Österreichische Raumfahrt- und Systemtechnik hat gesagt, „ja, wir brauchen jemanden“. Und ich hab dann versucht, den Job zu wechseln. Das habe ich dann mit Ende August 1991 tatsächlich getan, weil 1993 wurde die Werft ja geschlossen. Aus heutiger Sicht gesehen, glaube ich, die richtige Entscheidung.“

c) Musealisierte Objekte

Zwei bis sechs Objekte, die mit der Lehre in Verbindung gebracht werden konnten, wurden pro Interview gezeigt und besprochen (Abb. 8). Dabei handelte es sich einer-



Abb. 8: Gerhard Mitterbauer im Gespräch mit Hanna Brinkmann im Stadtmuseum Korneuburg mit Lehrwerkstätten-Objekten



Abb. 9: Stockanker, um 1970-1979, Stadtmuseum Korneuburg, Inv.-Nr. 20037

seits um Kleidung, wie Arbeitsmäntel, Halstücher und Krawatten, andererseits um Präsente, Werkzeuge und Anschauungsmaterial für den Unterricht, die in der Lehrwerkstatt gefertigt wurden. Manche Interviewten konnten keine Angaben zu den für sie ausgewählten Objekten machen, da sie keine Erinnerungen daran hatten, andere brachten auch eigene Objekte beziehungsweise Fotos und Dokumente mit.

Die Themencluster, die sich aus den Transkripten in Bezug auf die Objekte finden lassen, können, wie oben erwähnt, in drei Bereiche gegliedert werden: Handwerkliche Fähigkeiten und Techniken, Ausbildungslogik und Lernfortschritt, Repräsentations- und Geschenkfunktion der Objekte. Dennoch soll dieser Abschnitt nicht anhand dieser Themencluster aus der Inhaltsanalyse, sondern nach den Objekten strukturiert werden. Viele Objekte wurden, wie die Schiffe selbst, in Gemeinschaftsarbeit gefertigt, was etwa FR am Beispiel eines Stockankers beschreibt, der als Schulungsobjekt neben vielen anderen Ankertypen im Lehrsaal an der Wand hing: „Es hat nicht einer das Ganze gemacht. Sondern Teile davon.“ (Abb. 9)

Neben Stücken wie dem Stockanker, die dezidiert für die Werft geschaffen wurden, besteht die zweite große Objektgruppe aus Repräsentationsstücken wie Stifthaltern, Stiftablagen und Briefbeschwerern. Die Briefbeschwerer mit Anker dürfen ebenfalls in Gemeinschaftsarbeit gefertigt worden sein. (Abb. 10) Genannt wurden auch Schmuckschatullen aus Holz, welche sich jedoch nicht in der Sammlung des



Abb.10: Briefbeschwerer, 1973,
StadtMuseum Korneuburg, Inv.-Nr. 20036



Abb. 11: Stifthalter, um 1980-1989,
StadtMuseum Korneuburg, Inv.-Nr. 20031

Museums befinden. Wie auch aus den Gesprächen hervorging, begann die Herstellung der Propeller-Stifthalter stets mit einem groben Messingguss, „das war alles roh, weil es gegossen war und sie mussten das alles feilen, grob, fein und dann polieren, auf der Drehbank bearbeiten, hier mit einem Gewinde innen und natürlich diesen Halter machen“ (GM, Abb. 11). Diese Arbeit sei „schon ein wenig eine Herausforderung“ gewesen und habe „sicherlich nicht im ersten Monat in der Lehre“ stattgefunden, sondern erst später (GM). Die Modelle wurden von der Werft als Guss in Auftrag gegeben, „und die Lehrlinge mussten dann diese schönen Flächen, nämlich auch entsprechend, wie ein Propeller wirklich ausschaut, nachbearbeiten. Das heißt, feilen ... und zum Ende polieren“ (OP). Neben den Propellern beziehungsweise Schiffschrauben gab es unterschiedliche Ausführungen der Stifthalter, teilweise mit Holzelementen oder Steuerrädern, und sie wurden oft in Serien von „10 oder 20 oder 30 Stück“ gefertigt (GM). Diese Stücke dienten als repräsentative Geschenke für besondere Besucher:innen und Gäste, „ob das die russischen Kunden waren oder sonst jemand, hohe Politiker, die eben eine Werftbesichtigung machen“ (GM).

Eine spezielle Aufgabe war zudem die Magnetisierung eines Teils des Modells: „Da steckt ein starker Magnet drinnen ... und diesen Magnet musste ich ... nach dem Ausschleifen dieser Kugelform ... wieder verstärken. Da wurde ich immer in die Lehrwerkstätte geschickt“ (OP).

Im dritten Lehrjahr, als HM bereits in der Produktion arbeitete, stellte der Lehrmeister eine besondere Aufgabe: „Ein Würfel im Würfel ... Muster haben wir leider keines gehabt, wie das einmal ausschaut. Haben also halt probiert, aus Aluminium ist das, haben wir selbst gegossen auf der Werft.“ Die Umsetzung war anspruchsvoll – zunächst musste der äußere Würfel bearbeitet werden, „und irgendwann einmal dann in die Mitte rein müssen“. Das Werkstück bestand komplett aus Aluminium, der innere Würfel wurde jeweils in verschiedenen Farben „angestrichen“. Die Vorlage stammte von einem Konstrukteur, der die Idee angeblich hatte, „wie er im Spital gelegen ist“, der eine „händische Zeichnung ... wie eine Skizze“ angefertigt und „ein paar Maße“ angegeben hatte. Nachdem die schwierigsten Teile gemeistert waren, fertigten die Lehrlinge in Serie den Konus und den Ständer: „15, 20 gemacht“. Wie viele andere Werkstücke diente auch der Würfel im Würfel, ebenfalls ein Stifthalter, als Präsent, „was man als Lehrlinge immer gemacht [hat] für Weihnachten“ (HM). Im Museum haben sich zwei Objekte, eines mit einem roten und eines mit einem blauen inneren Würfel erhalten (Abb. 12, 13).



Abb. 12: Stifthalter Würfel mit Stift
ÖSWAG, um 1980-1989, StadtMuseum
Korneuburg, Inv.-Nr. 200033



Abb. 13: Stifthalter Würfel,
um 1980-1989, StadtMuseum
Korneuburg, Inv.-Nr. 20035



Abb. 14: Amboss,
Stadtmuseum Korneuburg,
Inv.-Nr. 20009

Besonders lebhaft erinnert sich HDB an eine Aufgabe, die er gemeinsam mit einem Kollegen kurz vor Weihnachten übernehmen durfte: „Da sind wir zu zweit ... mit dem Auto nach Wien geführt worden ... und wir sind dann hingegangen und haben im Namen der Schiffswerft Korneuburg das überreichen dürfen, das war ein Geschenk.“ Die Objekte – Briefbeschwerer oder Stifthalter – waren stets „schön verpackt“ und dienten als repräsentative Präsente. Für HDB war diese Tätigkeit „super“ und eine willkommene Abwechslung vom Arbeitsalltag: „Total schön gekleidet ... wir waren junge Buben und das ... hat Ihnen natürlich auch gefallen. ... Für uns wars eine super Abwechslung ... das waren zwei wirklich tolle Wochen, also die werden wir nie vergessen.“ Er erinnert sich gerne an diese Zeit: „Ich sehe den Herrn auch heute noch oft, und da reden wir meistens sogar über das, über diese zwei Wochen.“ Auch kleine Episoden am Rande – „Pater Noster gefahren und lauter so Sachen“ – sind ihm bis heute präsent und werden mit einem Lächeln erzählt.

Die dritte Gruppe unter den Objekten, die in der Lehrwerkstatt angefertigt wurden, waren Werkzeuge. Der kleine Amboss wurde sozusagen als „Upcycling“ in der Lehrwerkstatt aus einem Stück Eisenbahnschiene gefertigt (Abb. 14). Nach Abschluss der Arbeit konnten die Lehrlinge den Amboss gegen eine geringe Bezahlung für den Stahl mit nach Hause nehmen. Eigentlich hatte man auf der Unterseite „immer seine Nummer eingeschlagen“ (OP), was bei dem Stück im Museum jedoch leider nicht der Fall ist, sodass er niemandem zugeordnet werden kann. Für HDB war die Arbeit am Amboss mit negativen Gefühlen verbunden: „Hammer, Amboss



Abb. 15: Arbeitsmantel
ÖSWAG, ab 1976, Stadtmuse-
um Korneuburg, Inv.-Nr. 20132

und solche Sachen ... verbind ich mit keinen guten Erinnerungen. Weil das unheimlich anstrengend war ... ich war ein sehr zierlicher Knabe ... das war körperlich sehr anstrengend, mir hat das überhaupt keinen Spaß gemacht.“ Besonders das präzise Arbeiten an der Ambossfläche war herausfordernd und dauerte mehrere Wochen: „Man soll das lernen ... immer gerade feilen ... das war sehr schwer ... weil man automatisch immer rund wird.“ Auch wenn er rückblickend den Lerneffekt anerkennt, blieben das Herstellen solcher Stücke wie der Amboss für ihn „nicht so mein Favorit an Tätigkeiten“ (HDB).

Feilen lernen sollten die Lehrlinge auch bei der Herstellung eines Hammers, wie KK berichtet: „Das war halt ein Metallklumpen, dann hast du mit der Schieblehre messen müssen. Also das hat schon exakt sein müssen. Dann das vom Hammer vorne schleifen und da hab nicht nur ich mir schwer getan. Weil du musst die Feile ganz, ganz exakt gerade auf das Werkstück legen und das hat mich schon sehr genervt. Darum habe ich ihn mir ja aufgehoben. [...] Und erst vorgestern habe ich ihn wieder in der Hand gehabt, weil da hab ich ein Bild aufgehängt und dann denke ich halt immer dran: Ah, das ist mein Werkstück.“ Dass die in der Lehrwerkstatt hergestellten Werkzeuge wie bei KK noch heute in Gebrauch sind, wurde öfters erwähnt.

Neben den Objekten, welche von den Lehrlingen selbst gefertigt oder zumindest bearbeitet wurden, besitzt das Museum auch textile Objekte wie blaue Arbeitsmäntel, die am ersten Tag an die Lehrlinge ausgeteilt wurden und von allen getragen wurden (Abb. 15). Im kaufmännischen Bereich, wo die Arbeit nicht so schmutzig war,

wurde dies lockerer gesehen und so lehnte etwa CP das Tragen des Arbeitsmantels erfolgreich ab: „Ich war immer eine Kostümträgerin und habe mich geweigert, einen Arbeitsmantel zu tragen.“ Die Halstücher und Krawatten mit den unterschiedlichen Logos der Werft, die sich ebenfalls in der Sammlung des Museums befinden, dienten wiederum als Werbeartikel, und KR erinnert sich, dass diese von Linz kamen: „Alle Sachen wurden über einen Zentraleinkauf von Linz gekauft. [Dinge] für Korneuburg wurde in Wien gekauft, nach Linz transportiert und von Linz nach Korneuburg transportiert. [...] Das war die Organisation, die uns die ÖIAG durch den Zusammenschluss Linz und Korneuburg beschert hatte.“

Diskussion

Die musealisierten Objekte aus der Lehrwerkstatt der Schiffswerft Korneuburg fungieren in mehrfacher Hinsicht als materielle Ausgangspunkte der Erinnerung. Sie verweisen nicht nur auf handwerkliche Fähigkeiten, technische Fertigkeiten und die Logik und Struktur der Ausbildung, sondern auch auf die soziale und repräsentative Funktion im Kontext der Werft. Während einige Stücke – wie Werkzeuge oder Schulungsobjekte – primär der Ausbildung dienten und den Lernfortschritt dokumentieren, hatten Repräsentationsobjekte wie Stifthalter oder Briefbeschwerer eine klar nach außen gerichtete kommunikative Aufgabe.

Die Erzählungen der Zeitzeug:innen verdeutlichen, dass die Bedeutung dieser Objekte nicht allein in ihrer materiellen Beschaffenheit liegt, sondern in den biografischen Bezügen, Erinnerungsprozessen und sozialen Interaktionen, die sie auslösen. Indem die Objekte im Rahmen der Interviews Anlass zu Erinnerungen boten, wirken sie über ihre ursprüngliche Funktion hinaus als Vermittler zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Musealisierung wird so zu einem doppelten Prozess: Sie bewahrt nicht nur das materielle Erbe der Werft, sondern schafft auch einen Resonanzraum, in dem Wissen, Erfahrungen und Werte für spätere Generationen zugänglich gemacht und im gemeinsamen Gespräch fortgeschrieben werden, wie dies in den im Rahmen des Projekts abgehalteten intergenerativen Workshops dann auch der Fall war.

Während bei den Zeitzeug:innen-Gesprächen jeweils nur ein:e Werftler:in bei einem Termin anwesend war, kamen bei dem bereits erwähnten Nachtreffen Anfang Februar 2025 fast alle Interviewten sowie weitere Gäste zusammen, um gemeinsam ausgewählte Gesprächsauszüge zu diskutieren und zu interpretieren. Bevor in Klein-



Abb. 16: Ausstellungsansicht „Lernen auf der Werft“ im Stadtmuseum Korneuburg, 2024–2025, im Vordergrund die Hörstation

gruppen Ausschnitte aus den Interviews angehört und besprochen wurden, führte Otto Pacher durch die Ausstellung „Lernen auf der Werft. Geschichte(n) der Lehrwerkstatt“, die entlang des Themas des Projekts entstanden und von September 2024 bis August 2025 in den Räumlichkeiten des Museums zu sehen war (Abb. 16). Im Rahmen der Ausstellung boten zwei Tablets den Besucher:innen als „Audiotationen“ die Möglichkeit, Interviewausschnitte anzuhören.

Die Auseinandersetzung mit den Erinnerungen ehemaliger Lehrlinge zeigt, dass industrielle Ausbildungsobjekte nicht nur historische Zeugnisse, sondern zugleich dynamische Träger von Bedeutungsverschiebungen sind. Ihre heutige Wirkung entfaltet sich weniger über die ursprüngliche Funktion als vielmehr über die dialogische Aktualisierung in biografischen und musealen Kontexten. Gerade im Zusammenspiel von Objekten und Erzählungen zeigt sich, dass Industriekultur nicht nur archiviert, sondern gemeinsam erinnert werden kann. Damit wird deutlich, dass sich die Bewahrung industriellen Erbes nicht im Ausstellen von Artefakten erschöpft, sondern Resonanzräume für (generationenübergreifende) Sinnbildungsprozesse eröffnen kann.

Das musealisierte Erbe der Lehrwerkstatt wird in diesem Prozess zum Katalysator eines kollektiven Austauschs, der weit über individuelle Lebensgeschichten hinausweist. Darin liegt das eigentliche partizipative Potenzial: Objekte eröffnen nicht nur Zugänge zur Vergangenheit, sondern stifteten auch Gegenwartsbezüge, indem sie unterschiedliche Generationen in einen Dialog über Arbeit, Ausbildung und industrielle Kultur eintreten lassen. Damit wird deutlich, dass Industriekultur nur dann lebendig bleibt, wenn sie nicht bloß ausgestellt, sondern im gemeinsamen Erinnern fortgeschrieben wird.

Kapitel 7 Industriekultur über Generationen hinweg



Industriekultur über Generationen hinweg

Intergenerative Workshops für Wissenstransfer und gemeinsames Lernen

Das Grundlagenforschungsprojekt „Industriekultur im Dialog“ umfasste drei Ebenen. Die Sichtung und sammlungswissenschaftliche Erschließung (inklusive Inventarisierung und Digitalisierung) der Museumsobjekte und Archivmaterialien zur Alten Schiffswerft und der Lehrwerkstätte erfolgten auf einer ersten Ebene. Die Durchführung von leitfadengestützten Interviews mit ehemaligen Lehrlingen und Mitarbeitenden der Lehrwerkstätte zu den mit diesen in Zusammenhang stehenden Objekten beinhaltete eine zweite Projektebene. Auf einer dritten Ebene wurden auch Jugendliche durch einen intergenerativen Citizen Science-Ansatz, welcher im Sommer 2021 in einem Pilotprojekt des Stadtmuseums Korneuburg in Kooperation mit der Universität für Weiterbildung Krems, „MuseumsMenschen im Schaudepot“, bereits erprobt werden konnte, in das Projekt eingebunden.¹ Die intergenerative Ebene bildet den Schwerpunkt des folgenden Beitrags.

Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt, dessen Ziel ein Informationsaustausch und Dialog zwischen den Generationen und die Anreicherung der Web-App „MuseumsMenschen“ um weitere Inhalte aus der Perspektive der Teilnehmenden war, zeigten Möglichkeiten der Lernprozesse zwischen den Altersgruppen durch den partizipatorischen Ansatz auf. (Abb. 1)

Die Web-App war im Rahmen des FTI-Forschungsprojekts „MuseumsMenschen“ (2017-2020) der Universität für Weiterbildung Krems entwickelt worden.² In diesem Projekt wurde die Gründungsgeschichte der zehn ältesten Stadtmuseen in Niederösterreich im 19. Jahrhundert untersucht.³ Die Web-App lässt die Gründer der Stadtmuseen, die historischen Museums-Menschen, als virtuelle Museumsführer in Chats auftreten: Im Fall des Stadtmuseums Korneuburg handelt es sich um Hans Freiherr Krticzka von Jaden (1866–1948), kurz „Hans“ genannt. Sie berichten in Dialogform über die Gründungszeit, geben Einblicke in Sammlungen und weisen auf Exponate hin. Die „MuseumMenschen“-Web-App vermittelt als Multimedia-Guide durch Bilder, Texte und Videos im Chatverlauf Inhalte zu Objekten des Museums und kann nicht nur vor Ort, sondern auch unterwegs bzw. von zu Hause aus genutzt werden. Je-



Abb. 1: Intergenerativer Workshop im Rahmen des Pilotprojekts „MuseumsMenschen im Schaudepot“ im Stadtmuseum Korneuburg, 2021



Abb. 2: Bearbeiten der Inhalte für die Web-App, Intergenerativer Workshop im Rahmen des Pilotprojekts „MuseumsMenschen im Schaudepot“ im Stadtmuseum Korneuburg, 2021

des der zehn Museen, die sich an diesem Forschungsprojekt beteiligt hatten, verfügt somit über ein digitales Vermittlungsformat, das selbstständig erweiterbar ist.

Ausgehend vom Dialogansatz des Chats konnte das partizipative Kulturvermittlungsprojekt „MuseumsMenschen im Schaudepot“ eine Brücke zwischen den Generationen und unterschiedlichen Besucher:innen schlagen: Mit einer Gruppe von Jugendlichen, die ihr Wissen und Können im Umgang mit digitalen Medien einsetzen und mit älteren Personen, die im Sinne der „Oral History“ Objektgeschichten lebendig werden ließen. (Abb. 2)

Die Partizipation stand dabei im Vordergrund, denn gemeinsam wurden Inhalte für neue Chats entwickelt. Die Jugendlichen eigneten sich Wissen rund um die Objekte, Museumsarbeit und Kulturvermittlung an. Die Senior:innen konnten über die Arbeit an den Objekten hinaus gemeinsam mit den Jugendlichen Hürden der digitalen Mediennutzung überwinden. Generationenübergreifende Gespräche und Lernprozesse ließen neue Medieninhalte entstehen, die fortan allen Nutzer:innen des Multimedia-Guides zur Verfügung stehen.

Die Universität für Weiterbildung Krems (Zentrum für Kulturen und Technologien des Sammelns, Univ.-Prof. Dr. Anja Grebe/Dr. Hanna Brinkmann) begleitete das Kulturvermittlungsprojekt, das im Jahr 2022 mit dem Kulturpreis des Landes Niederösterreich ausgezeichnet wurde⁴, aus Sicht der Besucher:innenforschung.⁵

„MuseumsMenschen der Werft“

Für die oben erwähnte dritte Ebene des Forschungsprojekts in Form der Projektwoche „MuseumsMenschen der Werft“ wurden Jugendliche mit Zeitzeug:innen im Rahmen von intergenerativen Workshops mittels Methoden der partizipativen Kulturvermittlung eingebunden. In den Vorgesprächen von Museum und Projektteam mit dem Schul-Kooperationspartner, der BHAK Korneuburg, vertreten durch die Lehrkraft Mag. Karin Fidler, wurden die Anforderungen und Möglichkeiten der Umsetzung festgelegt, denn die Jugendlichen sollten lernen können und Erfahrungen sammeln, jedoch nicht überfordert werden. Auch die organisatorischen Rahmenbedingungen wurden besprochen: Terminlich wurde die Woche vor den Semesterferien, vom 29. Jänner bis 2. Februar 2024 für die Umsetzung gewählt, die der traditionellen, jährlichen Projektwoche der BHAK entsprach, bei der der geplante workshopähnliche Ablauf nicht mit dem regulären Schulalltag kollidierte. Hinsichtlich der Teilnehmer:innen fiel die Wahl nicht zuletzt mit Blick auf die geplante Anreicherung der Web-App auf eine Teilkasse des zweiten Jahrgangs aus dem Ausbildungszweig „HAK digital“ mit Schüler:innen im Alter von 15 bis 17 Jahren. (Abb. 3)

Schließlich ging es darum, Ziel und Inhalte der Projektwoche festzulegen: Die Korneuburger Schüler:innen sollten mit Senior:innen, die damals in ihrem Alter eine Ausbildung in der Lehrwerkstätte machten, in einen Dialog über die Lehrzeit, die Alte Werft Korneuburg und die Industriekultur ihrer Stadt treten. Gemeinsam sollten sie zu ausgewählten Objekten und Dokumenten der Lehrwerkstätte im Museum Inhalte für die existierende „MuseumsMenschen“-Web-App erstellen, sodass auch künftige Museumsbesucher:innen mehr über das Leben in der Lehrwerkstätte ebenso wie persönliche Zugänge zu den Objekten erfahren können. Während es bereits unzählige Museums-Apps gibt, wurden die meisten für und nicht mit Besucher:innen entwickelt.

Leitung und Umsetzung	Melanie Lopin, Kulturvermittlerin
Unterstützung Vermittlung	Olga Gottfried, Kulturvermittlerin
BHAK Korneuburg	Karin Fidler, Christian Berthold und 17 Schüler:innen
Ehemalige Werft-Lehrlinge (Senior:innen)	Franz Idinger (Tischler), Herbert Mannhart (Dreher), Gerhard Mitterbauer (Schiffbauer), Otto Pacher (Schiffselektriker und Anlagenwirtschaft), Christine Perina (Industriekauffrau), Günter Ransböck (Bauschlosser), Günter Waschulin (Maschinenbauschlosser)
Universität für Weiterbildung Krems	Katja Brunn, Hanna Brinkmann, Anja Grebe

Abb. 3: Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der intergenerativen Projektwoche

In diesem intergenerativen Teil des Projekts ging es einerseits darum, ein Geschichtsbewusstsein bei den Jugendlichen zu schaffen, andererseits aber auch ihren jeweils individuellen Blick auf die Stadt und insbesondere die Werft sichtbar zu machen. Durch das Kulturvermittlungsprojekt „MuseumsMenschen der Werft“ sollten Schüler:innen sowie Senior:innen die Möglichkeit erhalten, aktiv forschend tätig zu werden. Alle Teilnehmenden wurden als Expert:innen für ihre Sicht auf die Museumsobjekte und die Stadt wahrgenommen, und die Workshops boten den notwendigen Rahmen, um gemeinschaftlich nachzudenken, Meinungen zu bilden, Erfahrungen auszutauschen und Wissen zu teilen.

Ausgehend vom bestehenden Dialogansatz der Web-App, welche die Inhalte im Chat-Format aufbereitet, sollten auch die Teilnehmenden der Projektwoche in einen Dialog über Museumsobjekte treten und intergenerativer Wissensaustausch ermöglicht werden. Hierbei wurde ein Objekt nicht nur aus diversen Perspektiven betrachtet, verstanden und interpretiert, es wurde in diesem Prozess auch neues Wissen erzeugt.

Die Möglichkeiten des Wissensaustauschs im digitalen Raum werden insbesondere in regionalen Gedächtnisinstitutionen noch wenig ausgeschöpft.⁶ Durch die intergenerativen Workshops sollte auch der jeweils individuelle Blick auf die Stadtgeschichte und insbesondere auf die international bedeutende Werft in einem generationenübergreifenden Lernprozess sichtbar gemacht werden. Dabei war zu erwarten und im Hinblick auf eine Diversität der Stimmen im musealen Kontext auch gewünscht, dass die Fragen der Jugendlichen an die Senior:innen als ehemaligen Werft-Lehrlingen teilweise ganz andere als die der wissenschaftlichen Projekt-Mitarbeiter:innen waren.

Für die Schüler:innen wurde das Museum zum außerschulischen Lernraum. Sie konnten gemeinsam anhand der Museumsobjekte die verschiedenen Beziehungen zur Stadtgeschichte reflektieren und sich mit den Themen Erinnerungskultur, Gedächtnisarbeit, Identität(en), und in diesem Kontext mit den Fragen, wie und warum ein Objekt überhaupt ins Museum kommt und wer dies entscheidet, auseinandersetzen. Die Art und Weise, wie die Vermittlung der Objekte und Objektgeschichten in der Web-App stattfand, also die sprachliche und die visuelle beziehungsweise mediale Ebene, oblag den Teilnehmenden. Vorgegeben war lediglich das Chatformat: Die Erstellung von Fragen, die von den Jugendlichen und Senior:innen für interessant und spannend gehalten wurden, und die dazugehörigen Antworten als dem neu erworbenen Wissen, die beide in die Web-App aufgenommen wurden.

Planung und Ablauf der Projektwoche

Während der Projektwoche im Stadtmuseum Korneuburg, die von der Museumsmitarbeiterin und Kulturvermittlerin Melanie Lopin angeleitet und unter Beteiligung des Projektteams durchgeführt wurde, konnten die Jugendlichen mit den Senior:innen als Teams zu zuvor ausgewählten Objekten und Dokumenten der Lehrwerkstätte im Museum kollaborativ forschen und gemeinsam neue Inhalte für die existierende „MuseumsMenschen“-Web-App erstellen. Um alle Inhalte und Ziele umzusetzen, brauchte es über die Grundabstimmung hinaus eine genaue Planung, die auch genug Freiräume für die Teamentwicklung und Ideenfindung zur Gestaltung der Web-App-Inhalte ließ. Gemeinsam mit den Lehrkräften wurde festgehalten, dass die Teilklasse fünf Stunden täglich am Projekt arbeiten sollte, wobei der letzte Tag mit vier Stunden die Präsentation der einzelnen Teams vor den Mitgliedern des Projektteams, Fördergebern, Vertretern der Stadtgemeinde, der Schulleitung, Eltern und Schulkolleg:innen vorsah. (Abb. 4)

MO, 29.01.24	
08.00 – 13.00 Uhr	Werfrundgang, Vorstellung des Projekts „Industriekultur im Dialog“ und der Projektmitarbeiter:innen seitens der Universität für Weiterbildung Krems und des Museumsvereins, Zugänge zu den Themen „Citizen Science“ und Kulturvermittlung im Museum, Präsentation der ausgewählten Lehrwerkstätten-Objekte und der Aufgabenstellung während der Projektwoche, Teambuilding, erster Austausch in den Teams
DI, 30.01.24	
08.00 – 13.00 Uhr	Detaillierte Erläuterung der Aufgabenstellung, vor allem zu Interview-Führung und Grundstruktur Chat-„Drehbuch“, Vorbereitung („Drehbücher“ und Leitfäden) zur Erstellung von Inhalten für die „MuseumsMenschen“-Web-App, Team-Beiträge für Radio Korneuburg mit Schüler:innen der anderen Teilklasse der BHAK
MI, 31.01.24	
08.00 – 13.00 Uhr	Intergenerative Produktion von Inhalten (Texte, Medien) für die „MuseumsMenschen“-Web-App auf Basis der Expert:innen-Interviews mit den ehemaligen Werftler:innen und entlang der jeweiligen „Drehbücher“
DO, 01.02.24	
08.00 – 13.00 Uhr	Einpflegen der Inhalte in die „MuseumsMenschen“-Web-App und Testläufe, Erstellen der Abschluss-Präsentationen
FR, 02.02.24	
08.00 – 12.00 Uhr	Pressekonferenz und Abschluss-Präsentationen der Jugendlichen über ihre Arbeitswoche vor weiteren Schüler:innen der BHAK Korneuburg, dem Fördergeber, Stadtgemeinde, Presse, Schulleitung und Projektteam

Abb. 4: Programm der Projektwoche mit Tagesübersicht

Die Festlegung der Museumsobjekte und Dokumente, zu denen geforscht werden sollte, und die Auswahl der ehemaligen Werft-Lehrlinge bedingte sich gegenseitig. Denn die älteren Personen sollten die Gegenstände kennen und dazu auch Wissen weitergeben können. Aufgrund der Anzahl der Objekte und teilnehmenden Personen wurden sechs Teams konzipiert. Jedes Team hatte eigene Aufgabenstellungen, die sich teilweise überschnitten, aber durch die Objektauswahl unterschieden. Jeder Gruppe wurde ein ehemaliger „Werftler“ oder eine ehemalige „Werftlerin“ zugewiesen, der oder die den Jugendlichen am besten zu den Objekten und ihren Kontexten Auskunft geben konnte. Um die älteren Personen nicht zu sehr in Anspruch zu nehmen sowie die selbstständige Arbeit der Jugendlichen zu fördern, wurden die Anwesenheitszeiten der ehemaligen „Werftler:innen“ während der Projektwoche abweichend von der der Jugendlichen geplant. Jedem Team oblag es aber, individuell über die festgelegte Kernzeit hinaus zu entscheiden, auch mehr Zeit mit „ihrem“ Senior oder „ihrer“ Seniorin zu verbringen.

Damit die Jugendlichen empirische Forschungsmethoden ausprobieren konnten, sollte jedes Team ein Zeitzeug:innen-Interview planen und durchführen. Worauf man bei einem Gesprächsleitfaden zu einem solchen Interview achten musste, vermittelte die Projektmitarbeiterin Hanna Brinkmann von der Universität für Weiterbildung Krems. Ein Team bekam mit der Erstellung einer Bevölkerungs-Umfrage zum Thema „Erinnerungen an die Werft“ eine zusätzliche Aufgabe, basierend auf einer anderen Forschungsmethode.

Neben der wissenschaftlichen Herangehensweise und den Überlegungen im Hinblick auf die Objektauswahl wurden auch die Methoden der Kulturvermittlung beleuchtet. Die Teams sollten gut zusammenarbeiten und das in der Projektwoche entstandene Wissen zu den Lehrwerkstätten-Objekten mittels der Web-App an Interessierte weitergeben können. Ausgehend von den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt „MuseumsMenschen im Schaudepot“ wurde deshalb bewusst zu Beginn der Projektwoche auf die Möglichkeit einer inhaltlichen Kennenlernphase wertgelegt. So begann die Projektwoche vor Ort in der ehemaligen Werftanlage: Die Schüler:innen konnten sich mit einer vorbereiteten Rätselrallye in Teams selbst einen Überblick über das historische Werftgelände erarbeiten. (Abb. 5) Im Museum erfolgte dann die Begegnung mit den ehemaligen Werft-Lehrlingen als Zeitzeug:innen. Als wesentlich für den Erfolg der Projektwoche und Ergebnissicherung erwies sich rückblickend,



Abb. 5: Alte Werft Korneuburg mit historischer Krananlage

Aufgabenstellung TEAM A

- „Instawalk“ Werftgelände (Reel, Fotos, Vergleich heute mit historischen Plänen)
- Objekte: Pläne Werftgelände, Gebäudefotos, Werftmodelle
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- # erstellen und nutzen: Posten bei BHAK- und Stadtmuseums-Accounts am Donnerstag, 1. Februar 2024
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftler“: Otto Pacher (Schiffselektriker und Anlagenwirtschaft), Ersatz: Günter Ransböck (Bauschlosser)

Aufgabenstellung TEAM B

- Umfrage erstellen zur „Erinnerungskultur Werft“
- Objekte: Arbeitsheft (Industriekaufleute), historische Werbefotos der Werft mit Frau Perina
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftlerin“: Christine Perina (Industriekauffrau) unter Mithilfe von Olga Gottfried

dass dem Teambuilding, etwa über das spielerische Erkennen von Gemeinsamkeiten zwischen den Generationen, genügend Zeit und Raum gegeben wurde – konkret wurden drei spielerische Aufgabenstellungen umgesetzt.

Nach der ersten Teambuilding-Phase wurden die konkreten Aufgabenstellungen der einzelnen Teams durch Melanie Lopin und das Projektteam vorgestellt und erläutert.

Aufgabenstellung TEAM C

- Objekte: Holzsteuerrad, Stiftablage, Werkstattwochenbücher
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftler“: Franz Idinger (Tischler), Ersatz: Otto Pacher (Schiffselektriker und Anlagenwirtschaft), Gerhard Mitterbauer (Schiffbauer)

Aufgabenstellung TEAM D

- Objekte: Stifthalter-Würfel blau und rot, Kurbelwelle, Archivalien
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftler“: Herbert Mannhart (Dreher)

Aufgabenstellung TEAM E

- Objekte: Amboss, Briefbeschwerer mit Werft-Logo, Archivalien
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftler“: Gerhard Mitterbauer (Schiffbauer)

Aufgabenstellung TEAM F

- Objekte: Stockschere, Stifthalter Propeller, Archivalien
- Inhalte für die Web-App erstellen
- Wissenschaftliche Methode anwenden (u. a. Interview-Leitfaden)
- 10-Minuten-Präsentation der Ergebnisse und über die Eindrücke während des Projekts am Freitag, 2. Februar 2024
- „Werftler“: Günter Ransböck (Bauschlosser), Günter Waschulin (Maschinen-schlosser)

Die Benennung von „Ersatz“-Personen bei den „Werftler:innen“ erklärt sich aus den Erfahrungen vorangegangener intergenerativer Kulturvermittlungsprojekte, bei denen eine zugesagte Teilnahme zum Beispiel aus Krankheitsgründen kurzfristig abgesagt werden musste. Daher wurden für sechs geplante Teams im Vorfeld sieben ehemalige Werft-Lehrlinge eingeladen und auch eine zusätzliche Kulturvermittlerin, Olga Gottfried (ehrenamtliche Mitarbeiterin im Museumsverein), zur Unterstützung hinzugeholt. Auch zusätzliche Objekte und Dokumente – ein Werksausweis, eine Schülermonatskarte, ein Lehrbrief, Urkunden und Bescheinigungen – wurden ausgewählt, falls sich Änderungen ergeben sollten oder eine Gruppe zu schnell mit der Aufgabenstellung fertig werden würde.

Die BAHK Korneuburg stellte mit Frau Mag. Karin Fidler eine engagierte Partnerin dar, der sich schon vor Projektbeginn in die Planung einbrachte. Karin Fidler wurde während der Projektwoche maßgeblich von Herrn Mag. Christian Berthold als Betreuungsperson seitens der BAHK unterstützt. Anja Grebe und Hanna Brinkmann als wissenschaftliche Leiterinnen des Gesamtprojekts begleiteten wesentliche Phasen zu Beginn und am Ende der Projektwoche.

Projekt-Tagebuch – Umsetzung und Eindrücke

Montag, 29. Januar 2024, 8–13 Uhr

Für die erste Begegnung war entschieden worden, die Teilklassen der BAHK direkt auf dem ehemaligen Werftgelände, und zwar der denkmalgeschützten „Werft-Mitte“, zu treffen. (Abb. 6) Nach einem circa fünfminütigen Überblick über die Werftgeschichte wurde eine kurze Rätselrallye über das Gelände mit zwei Fragen in fünf Teams veranstaltet. Das Ziel war, das Kennenlernen der Werftanlage in ihrer Weitläufigkeit zu ermöglichen und zugleich einen spielerischen, kurzweiligen Einstieg in die Projektwoche zu schaffen. Nach einer halben Stunde waren die Aufgaben gelöst und es wurde gemeinsam der Fußweg ins Museum angetreten, wo neben einigen ehemaligen Werftlern – von sieben Werftler:innen, die ihre Teilnahme an der Projektwoche zugesagt hatten, waren krankheitsbedingt an diesem Tag nur drei anwesend – weitere Mitglieder des Projektteams warteten.

Das Leitungsteam der Projektwoche hatte beschlossen, aus Zeitgründen keine Museumsführung anzubieten, zumal im Laufe der Woche die einzelnen Workshops



Abb. 6: Erstes Treffen auf der denkmalgeschützten Werft und Start mit einer Rätselrallye im Gelände



Abb. 7: Workshop mit Zeitzeugen Gerhard Mitterbauer in den Sammlungsräumen des Stadtmuseums Korneuburg

in den Museumsräumen stattfinden sollten und Fragen zu den Ausstellungen und Objekten auf informeller Ebene neben der Projektarbeit behandelt werden konnten. (Abb. 7) Für die Pausen wurde zu Beginn gemeinsam vereinbart, sie nach Bedürfnissen der Teilnehmenden flexibel zu gestalten.

Am ersten Tag wurde darauf geachtet, dass eine „Ankommen-Phase“ mit Getränken und Kipferl für eine entspannte Stimmung sorgte. Derweil wurden notwendige organisatorische Formalitäten wie die Erstellung von Listen mit allen Kontaktdata, eine Anwesenheitsliste, Einwilligungserklärungen und Namensetiketten erledigt.

Im Anschluss stand der Einführungsteil auf dem Programm: Melanie Lopin begrüßte als Obmann-Stellvertreterin des Museumsvereins und Projektwochen-Leiterin die Teilnehmenden, Anja Grebe stellte die Universität für Weiterbildung Krems, das Zentrum für Kulturen und Technologien des Sammelns sowie Hintergründe und Konzept des dort verantworteten Projekts „Industriekultur im Dialog“ vor. Hanna Brinkmann gab einen Einblick in partizipative Forschungsmethoden, insbesondere Citizen Science, die gemeinsame Arbeit an Quellen und das Verständnis von Forschen als Spurensuche. Ebenso präsentierte sie Basis-Informationen zu Zeitzeug:innen-Interviews, dem Aufbau von Interviewleitfäden und zur Erstellung einer Umfrage. Zu den einzelnen Punkten wurden den Jugendlichen auch schriftliche Unterlagen zur Verfügung gestellt. Was Kulturvermittlung bedeutet und welche Ziele Kulturvermittlung im Museum verfolgt, erläuterte Melanie Lopin. Dabei ging sie auch auf

digitale Vermittlungsmöglichkeiten ein und stellte die vom Stadtmuseum Korneuburg genutzte „MuseumsMenschen“-Web-App vor, die im Rahmen der Projektwoche um neue Inhalte erweitert werden sollte. Thema war hier nicht zuletzt, welche Auswirkungen eine partizipative Auffassung von Kulturvermittlung auf die spezifische Gestaltung von Inhalten für die Web-App haben könnte. Das redaktionelle System der App wurde nur kurz erklärt, da eine diesbezügliche detaillierte Auseinandersetzung im Laufe der Woche erfolgen sollte.

Nach diesem eher theoretischen Einführungsteil standen die Objekte im Vordergrund. Diese wurden gemeinsam spielerisch in einem Ratespiel erkundet, was nicht zuletzt die Stimmung unter den Teilnehmenden auflockerte und Möglichkeiten zur Interaktion schuf. Bei diesem Spiel sollten die Schüler:innen auf Post-its mögliche Bezeichnungen des Objekts aufschreiben und diese damit kennzeichnen. Die wissenschaftliche Projektmitarbeiterin Katja Brunn löste dann die Rätsel mit der korrekten Bezeichnung auf, und es entstanden erste Gespräche mit den anwesenden älteren Personen über die vermuteten Namen und Funktionen.

Als zunächst schwierig entpuppte sich die folgende Aufteilung in Teams. Dazu erklärte Melanie Lopin zunächst die Aufgabenstellungen der Teams – diese waren auch sichtbar auf Plakaten im Raum aufgehängt – und stellte die:den jeweils zugehörige:n ehemalige:n Werftler:in kurz vor, wobei allerdings, wie erwähnt, nur drei der sieben zugesagten Senior:innen an diesem Tag anwesend sein konnten. Obwohl Team A mit dem Instawalk (Video- und Fotoerstellung) und Team B mit der Umfrage in der Stadt mehr und umfangreichere Aufgabenstellungen zu bewältigen hatten, wollten 12 von 17 Jugendlichen in genau diese zwei Gruppen. Verschiedene Vorschläge, wie die Aufteilung anders funktionieren könnte, wurden zunächst nicht angenommen. Erst als der Arbeitsumfang wirklich bewusst wurde und die Lehrerin vorschlug, selbst die Gruppen zusammenzustellen, entschieden sich die Jugendlichen für ihre eigenen Team-Lösungen, und das Aufteilen in die vorgesehenen Teams konnte abgeschlossen werden.

Als nächster Schritt waren Teambuilding-Spiele in den Teams mit den Senior:innen vorgesehen, um sich besser kennenzulernen und in den Gruppen zusammenzuwachsen. Nachdem bei einigen Teams die Senior:innen krankheitsbedingt fehlten, wurde kurzfristig entschieden, diesen Gruppen währenddessen die „MuseumsMenschen“-Web-App zu erläutern und die Wochenplanung genauer zu besprechen. Ge-

rade die Teams A und B mit mehr technischen beziehungsweise geschichtswissenschaftlichen Herausforderungen benötigten wie vorausgesehen mehr Informationen und Planungsarbeit. Die anwesenden Senioren wurden um 12 Uhr verabschiedet. In der letzten Stunde des Projekttags erfolgte eine Feedback-Runde mit den Jugendlichen. Im Laufe der Diskussion wurde festgestellt, dass auch die anderen Teams noch mehr Informationen zum Ablauf, zum Aufbau und den Funktionsweisen der Web-App, zur Planung der verschiedenen Arbeitsschritte sowie den Erwartungen hinsichtlich der Ergebnisse der Projektwoche benötigten. Versehen mit diesbezüglichen Informationsgrundlagen, äußerten die Teilnehmenden ihre Vorfreude über die weitere Arbeit an den jeweiligen Aufgabenstellungen.

Dienstag, 30. Januar 2024, 8–13 Uhr

Auch am Dienstag war die Durchführung der Projektwoche durch krankheitsbedingte Ausfälle beeinträchtigt. So stellte sich heraus, dass zwei eingeplante Werftler während des gesamten Zeitraums ausfielen. Bei den Jugendlichen gab es keine krankheitsbedingten Ausfälle. Durch die Einschränkungen bei den Senior:innen mussten Alternativen zur ursprünglichen Planung, welche Senior:innen welchen Teams zugeordnet waren, gefunden werden. Die am Stadtmuseum freiberuflich tätige Kulturvermittlerin Olga Gottfried wurde deshalb als Verstärkung Team B zugeteilt, welches die Umfrage zur Erinnerungskultur erstellen und mit der ehemaligen Werftlerin Christine Perina zusammenarbeiten sollte. (Abb. 8) In manchen Teams wurden die spielerischen Teambuilding-Aktivitäten nachgeholt, Senior:innen neu gebrieft, und die Teams begannen damit, ihre selbst erstellte Wochenplanung vom Vortag zu adaptieren. Dabei fiel den meisten Gruppen auf, dass doch viele Aufgaben in kurzer Zeit zu erledigen waren. Dennoch war die Stimmung in den Teams sehr engagiert und es herrschte konzentriertes Arbeiten. Karin Fidler und Melanie Lopin wechselten von Gruppe zu Gruppe, um alle Teams bestmöglich zu unterstützen.



Abb. 8: Planungsarbeit im Team B im Stadtmuseum Korneuburg



Abb. 9: Auseinandersetzung mit Objekten und Dokumenten zur Werftgeschichte

Am Dienstag stand die Formulierung des Interviewleitfadens im Mittelpunkt der Arbeit. Ebenso wurde mit der Auseinandersetzung zu den einzelnen Objekten und Dokumenten begonnen. (Abb. 9) Hierzu wurde von den Jugendlichen ein Fragenkatalog zu Objektgeschichten und Objektdetails ausgearbeitet, um die Senior:innen interviewen und später die Informationen für die Vermittlung über die Web-App nutzen zu können.

Team A beschäftigte sich zunächst mehr mit den Plänen und den baulichen Veränderungen der Werft, um sich auf die Herausforderung des Insta-Walks vorzubereiten. Dabei unterstützte sie Günter Ransböck vor Ort im Museum, während Otto Pacher telefonisch zur Verfügung stand. Im Anschluss konnte das Team direkt vor Ort, auf dem ehemaligen Werftgelände, mehr Eindrücke sammeln und mit den Aufnahmen für Social Media-Postings zur Alten Werft, der Lehrlingsausbildung und dem Lehralltag beginnen.

Team B überlegte sich Fragestellungen für die Umfrage, die auf dem Hauptplatz und beim Bahnhof durchgeführt werden sollte. Dazu machten sie Fotos von Objekten und druckten sie im Museum aus, um sie den Personen bei der Befragung zeigen zu können. Das Team war mit Unterstützung von Olga Gottfried am Vormittag in der Stadt unterwegs. Zur Nachbereitung und zum Interview mit „ihrer“ Seniorin arbeitete das Team wieder im Museum.

Die Teams C bis F waren am Dienstag mit der Erstellung einer detaillierten Wochenplanung, der Ausarbeitung des Interviewleitfadens sowie eines Fragenkatalogs zu den Objekten und Archivalien beschäftigt. (Abb. 10) Als weiterer Programmpunkt kam hinzu, dass die andere Hälfte der Teilkasse, die nicht an dem Projekt teilnahm, sondern ein Radio-Projekt bei Radio Korneuburg umsetzte, die Jugendlichen am Dienstag im Museum besuchte. Dabei entstanden Radiointerviews mit Schulkolleg:innen im Museum, was ein wichtiger Nebenaspekt der Projektarbeit war: Schon zu diesem Zeitpunkt konnten die teilnehmenden Jugendlichen detail-



Abb. 10: Ausarbeiten des Fragenkatalogs mit Unterstützung von Melanie Lopin

liert Auskunft über den Ablauf der Projektwoche, die Objekte, die Web-App und ihren „Werftler“ oder „ihre Werftlerin“ geben.

Am Ende des zweiten Projekttags erfolgten die Status-Berichte der einzelnen Teams. Diese Status-Berichte wurden auch an den nächsten Tagen abgehalten, damit die Schüler:innen selbst gut einschätzen konnten, wie weit sie in ihren Arbeiten gekommen waren und was noch fehlte. Zudem erhielten auch die anderen Teams Einblicke in die Aktivitäten der Kolleg:innen und konnten Peer-Feedback leisten. Der Leitung der Projektwoche und dem Projektteam ermöglichte es, den Fokus, den sich die einzelnen Teams gegeben hatten, klarer zu erkennen und diese noch besser unterstützen zu können.

Mittwoch, 31. Januar 2024, 8–13 Uhr

Am dritten Tag standen nur zwei Werftler zur Verfügung und auch Olga Gottfried fiel krankheitsbedingt aus. Allerdings unterstützte Otto Pacher die Jugendlichen nach wie vor telefonisch mit Auskünften zur Werft, den Lehrwerkstätten und Objekten. Als Haupt-Ansprechpersonen vor Ort agierten Melanie Lopin und Christian Berthold von der BHAK. Zusätzlich zu den personellen Engpässen kamen am Mittwoch technische Probleme hinzu. Es war laut Programm vorgesehen, dass die Jugendlichen sich am Mittwoch mit der Nutzer:innenoberfläche der Web-App „MuseumsMenschen“ vertraut machen und spätestens am Donnerstag selbstständig alle neuen Inhalte hochladen sollten. Jedoch war die Web-App, die vom Museumsmanagement Niederösterreich gehostet wird, am Mittwoch aus zunächst unbekannten Gründen plötzlich offline.

Während die Projektverantwortlichen gemeinsam mit dem technischen Entwickler der Web-App an der Problemlösung arbeiteten, waren die Teams weiter mit ihren „Drehbüchern“ befasst. (Abb. 11) Nachdem sie Interviewleitfäden erstellt und Interviews durchgeführt sowie die Objekt- und Dokumentenbeschreibungen fertiggestellt hatten, konnten sie sich überlegen, wie diese Informationen in der Web-App sinnvoll dargestellt werden sollten: Grundsätzlich kann „Hans“ in der App Fragen mit Text, Video, Audio und Bild in einem Chatformat beantworten. Es musste dementsprechend der Aufbau und Ablauf jedes Chats überlegt werden, und die Fragestellungen und Antworten sollten für ein allgemeines Museumspublikum und unterschiedliche Altersstufen verständlich sein. Die Teams feilten an jeder Einzelheit der Interviews. Manche entschieden sich für Audioaufnahmen, andere für Videos.



Abb. 11: Präsentation des „Drehbuchs“



Abb. 12: Erstellen von Objektfotografien und Medieninhalten für die Web-App

Auch Fotos wurden angefertigt und mit Unterstützung des Museumsteams rechtliche Rahmenbedingungen bei der Nutzung von historischen Dokumenten mit Namensnennung oder Fotos mit Urheberrechten abgeklärt. (Abb. 12)

Die Teams fertigten zusätzlich zum mündlichen Status-Bericht täglich ein Protokoll über die Tätigkeiten und Arbeitsverteilung in der Gruppe an. Dies war nicht nur für die Lehrkräfte und die Projektleitung von Interesse, sondern für die Jugendlichen eine Hilfestellung ihre Arbeit und Arbeitsfortschritte besser einschätzen zu können. Nicht zuletzt waren die Protokolle eine Unterstützung bei der Vorbereitung der Abschlusspräsentationen am Freitag.

Donnerstag, 1. Februar 2024, 8–13 Uhr

Am Donnerstag war zunächst nicht ersichtlich, ob aufgrund der technischen Probleme mit der Web-App bis zur geplanten Abschlusspräsentation am Freitag alle neuen Inhalte hochgeladen werden konnten. Die Teams arbeiteten trotzdem an den Inhalten weiter, schlossen sie ab und erstellten ihre PowerPoint-Präsentationen für den nächsten Tag. (Abb. 13) Die Schüler:innen beschlossen, gemeinsam am Freitag eine Stunde früher ins Museum zu kommen, um sich für den Fall, dass die Web-App noch nicht funktionieren würde, besser auf die Präsentation vorbereiten zu können. Die Stimmung bei den Projektteilnehmenden war trotz der technischen Herausforderungen durchwegs optimistisch. Schließlich konnte am Donnerstagabend die Web-App wieder online gehen und Melanie Lopin konnte die meisten Inhalte der Teams hochladen. (Abb. 14)



Abb. 13: Arbeit an der Abschlusspräsentation

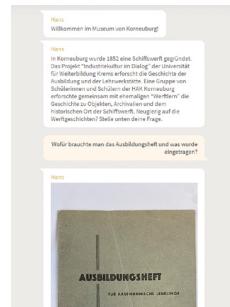


Abb. 14: „Museums-Menschen“-Web-App mit Chat zur Lehrwerkstätte

Freitag, 2. Februar 2024, 7–12 Uhr

Wie am Vortag vereinbart, kamen die Jugendlichen früher in Museum, um ihre Präsentation noch anzupassen, sich final abzusprechen, die eingespielten Inhalte in der Web-App zu testen und an einigen Stellen noch korrigieren zu können. Vor Vertretern der Fördergeber, der Stadt, der Direktion der BHAK, Lehrkräften, den Eltern und weiteren Schüler:innen präsentierte jedes Team seine Aufgabenstellung und die Umsetzung, stellte „seinen“ bzw. „ihre“ „Werftler:in“ vor und gab darüber hinaus einen Einblick, welche Erfahrungen in der Woche gemacht worden waren. (Abb. 15) Den Schüler:innen wurde vom Stadtmuseum eine Urkunde überreicht; Gratulationen und Dankesworte schlossen die Präsentationen ab. Im Anschluss konnten alle Anwesenden die Web-App mit den neuen Inhalten ausprobieren und sich auch mit den anwesenden Teams – Jugendlichen und Senior:innen – über die Erfahrungen austauschen.

Ergebnisse und Ausblick

Die Projektwoche „MuseumsMenschen der Werft“ bleibt allen Teilnehmenden und Beteiligten sicher als ein intensives Erlebnis in Erinnerung: Nicht nur durch die Bewältigung der zahlreichen Herausforderungen aufgrund von krankheitsbedingten Ausfällen, den zeitweiligen Technikproblemen und den dadurch notwendigen permanenten Anpassungen seitens der Leitung der Projektwoche, sondern vor allem durch den Zusammenhalt innerhalb der generationenübergreifenden Teams, die viele verschiedene Aufgaben in kürzester Zeit meisterten.



Abb. 15: Abschlusspräsentation der Teams

Wichtig in der Umsetzung war aus Sicht der leitenden Kulturvermittlung das „Loslassen“ oder „Raum geben“ für die eigenen Erfahrungen der Teams gemäß dem partizipativen Ansatz. Hierzu gehört ebenso das Anleiten zur Rücksichtnahme und Geduld. Statt belehrend zu wirken, ging es um die Motivation der Teilnehmenden,

dass eine eigene „Spurensuche“ und das Finden eigener Zugänge zulässig und gewünscht waren. Hilfreich waren hier aufgrund der Herausforderungen eine gute Planung einschließlich im Voraus überlegter Alternativen und natürlich eine gewisse Stressresistenz, um die Umsetzung der Projektziele zu gewährleisten.

Das Projekt hat allen Teilnehmenden gezeigt, dass generationenübergreifende Arbeit funktioniert und den Partizipierenden Freude macht. Die ehemaligen Werftler:innen, die sich mit großer Geduld allen Fragen der Jugendlichen stellten und immer das Positive auch in stressigen Situationen sahen, trugen dabei einen wesentlichen Teil zum Gelingen bei. Die Jugendlichen entfalteten ein enormes Engagement, Neugier und einen freundlichen und offenen Umgang mit den älteren Menschen. Jeden Tag konnte beobachtet werden, wie die Teams näher zusammenwuchsen und wie stolz die Generationen aufeinander waren, die Ziele gemeinsam umzusetzen. Aber nicht nur die Erfahrungen und Erinnerungen bleiben den Teilnehmenden. Die „MuseumsMenschen“-Web-App konnte um die selbst gestalteten Inhalte der Teams erweitert werden. Die Videos, Fotos und Texte sind ebenso bleibende Erzählungen eines besonderen analogen Projekts im digitalen Raum. (Abb. 16)



Abb. 16: QR-Code zum „MuseumsMenschen“-Web-App-Guide des Stadtmuseum Korneuburgs unter „Hans Freiherr Kriczka von Jaden“



Kapitel 8
Anhang

Endnoten

Kapitel 1 Partizipative Grundlagenforschung

- 1 Otto Pacher, *170 Jahre Schiffswerft Korneuburg*, Korneuburg 2022. Vgl. auch den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 2 Ausnahmen sind die wirtschaftshistorische Diplomarbeit von Stefan Wunderl, *Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Arbeiterschaft*, Diplomarbeit Univ. Wien 2008; <https://doi.org/10.25365/thesis.1919> (Abruf: 3.10.2025), und die bauhistorische Diplomarbeit von Thomas Hennerbichler, *Die Baugeschichte der ehemaligen DDSG-Werft in Korneuburg*, Diplomarbeit TU Wien 2015; <https://doi.org/10.34726/hss.2015.26840> (Abruf: 2.10.2025).
- 3 Vgl. den Beitrag von Katja Brunn zur Sammlungseröffnung in diesem Band.
- 4 Vgl. https://www.korneuburg.gv.at/SEFKO_Home/ Projektentwicklung-Werft/Projektdarstellung (Abruf: 3.10.2025). Zum Projektstand September 2023 vgl. <https://noe.orf.at/stories/3317618/> (Abruf: 3.10.2025).
- 5 Hanna Brinkmann u. a., *Industriekultur im Dialog. Partizipative Ansätze bei der Erforschung der Werftsammlung im Stadtmuseum Korneuburg*, in: Anja Grebe (Hg.), *Industriekultur – Bewahren, Erforschen, Vermitteln. Beiträge der 73. Historikertagung. Teil 2*, Wien 2025, 39–64, hier 49. Vgl. Hanna Brinkmann u. a., *Industriekultur im Dialog. Partizipative und intergenerative Sammlungsforschung im Stadtmuseum Korneuburg*, in: *neues museum* 25,3 (2025), online: <https://www.doi.org/10.58865/13.14/253/4> (Abruf 24.08.2025). Projektwebsite: www.donau-uni.ac.at/industriekultur-dialog (Abruf: 3.10.2025).
- 6 Vgl. Volker Kirchberg, *Das Museum als öffentlicher Raum in der Stadt*, in: Joachim Baur (Hg.), *Museumsanalyse. Methoden und Konturen eines neuen Forschungsfeldes*, Bielefeld 2010, 231–266. Matthias Henkel, *Lokalität als Thema. Orts-, Stadt-, Regionalmuseen*, in: Markus Walz (Hg.): *Handbuch Museum. Geschichte, Aufgaben, Perspektiven*, Heidelberg 2016, S. 107–113.
- 7 Vgl. Günther K. Chaloupek (Hg.), *Österreichische Industriegeschichte*, 3 Bände, Wien 2003–2005.
- 8 Vgl. Gerhard A. Stadler, *Denkmalpflege und das industrielle Erbe Niederösterreichs*, in: Gerhard A. Stadler, *Das industrielle Erbe Niederösterreichs. Geschichte – Technik – Architektur*, Wien–Köln–Weimar 2006, 19–54. Zur Industriegeschichte Korneuburgs vgl. Karl Sablik, *Die Wirtschaftsgeschichte Korneuburgs ab 1740*, Dissertation Univ. Wien 1964, bes. 224–427; <https://phaidra.univie.ac.at/0489897> (Abruf: 3.10.2025).
- 9 Kenneth Hudson, *The archaeology of industry*, London u. a. 1976. Rainer Slotta, *Einführung in die Industriearchäologie*, Darmstadt 1982. Christoph Bertsch, *Industriearchäologie. Nord-, Ost-, Südtirol und Vorarlberg*, Innsbruck 1992. Gerhard A. Stadler, *Industriearchäologie in Österreich*, in: Hans-Joachim Braun (Hg.), *Industriearchäologie. Industriekultur, Industriedenkmalpflege (Die Technikgeschichte als Vorbild moderner Technik*, Band 34), Freiberg 2011, 53–80.
- 10 Hans-Rudolf Meier/Marion Steiner, *Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur*, in: Simone Bogner u. a. (Hg.), *Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur*, in: Themenschwerpunkt zur Ausstellungseröffnung

- 11 Lars Scharnholz, *Neue Industriekultur. Warum eine Aktualisierung der Industriekultur erforderlich ist*, in: Simone Bogner u. a. (Hg.), *Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur (Veröffentlichungen des Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege e.V., 27)*, Heidelberg 2018, 9–35; <https://doi.org/10.11588/arthistoricum.374.531> (Abruf: 3.10.2025).
- 12 Daniel Bell, *Die nachindustrielle Gesellschaft*, 2. Aufl., Frankfurt/M. u. a. 1976.
- 13 Hans Stekl, *Identitätsbilder in österreichischen Landesausstellungen*, in: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* 13,1 (2002), 44–87. Verein Museum Arbeitswelt (Hg.), *Fabrik wird Museum. Aussagen und Beiträge der Beteiligten am Aufbau des Museums Industrielle Arbeitswelt in Steyr, Oberösterreich*, Linz–Steyr 1986. Vgl. Stefan Moitra/Katarzyna Nogueira (Hg.), *(Post-)Industrial Memories. Oral History and Structural Change = BIOS – Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensweltforschung* 31,2 (2018); <https://shop.budrich.de/wp-content/uploads/2022/10/0933-5315-2018-2.pdf> (Abruf: 3.10.2025).
- 14 Vgl. Anja Grebe, *MuseumsMenschen - Stadtmuseen im Fokus*, in: *neuesmuseum*, 19,3 (2019), 66–68; https://www.museumsbund.at/uploads/neues_museum_archiv/nm_19_3.pdf (Abruf: 3.10.2025). Anja Grebe, *Regionalität sammeln. Zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von kulturgeschichtlichen Museen*, in: *Österreich. Geschichte, Literatur, Geographie* 64,3 (2020), 218–229. Celine Wawruschka, *Stadtmuseen als kulturelle Praxis. Zur Geschichte eines bürgerlichen Phänomens*, in: Oliver Kühschelm u. a. (Hg.), *Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne (Niederösterreich im 19. Jahrhundert*, Band 2), St. Pölten 2021, 575–600.
- 15 Celine Wawruschka, *Zur Frühgeschichte des Korneuburger Stadtmuseums*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 2019 (2020), 37–42.
- 16 Wawruschka, *Stadtmuseen* (Anm. 14). Gesa Büchert, *Schauräume der Stadtgeschichte. Städtische Heimatmuseen in Franken von ihren Anfängen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs*, München–Berlin 2011.
- 17 Roman Sandgruber u. a., *Magie der Industrie. Leben und Arbeiten im Industriezeitalter. Niederösterreichische Landesausstellung 1989*, München 1989. Gerhard A. Stadler, *Das industrielle Erbe Niederösterreichs. Geschichte – Technik – Architektur*, Wien–Köln–Weimar 2006.
- 18 Vgl. den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 19 Vgl. Beitrag von Katja Brunn zu den Sammlungsaufrufen in diesem Band.
- 20 Erwähnungen in Wunderl, *Geschichte der Schiffswerft* (Anm. 2), 51f., 85. Pacher, *170 Jahre Schiffswerft*, 11. Otto Pacher/Museumsverein Korneuburg, *Hafentelegraf* 2023, mit Themenschwerpunkt zur Ausstellungseröffnung „Werft – Berufe & Ausbildung“, bes. 10–24.
- 21 Vgl. den Beitrag von Hanna Brinkmann in diesem Band.
- 22 Vgl. Wawruschka, *Stadtmuseen* (Anm. 14). Büchert, *Schauräume* (Anm. 16).
- 23 Amalia W. Sabiescu, *Living Archives and The Social Transmission of Memory*, in: Curator. The Museum Journal 63,4 (2020), 497–510; <https://livingarchives.mah.se> (Abruf: 3.10.2025).
- 24 Katrin Pieper, *Resonanzräume. Das Museum im Forschungsfeld Erinnerungskultur*, in: Joachim Baur (Hg.), *Museumsanalyse. Methoden und Konturen eines neuen Forschungsfeldes*, Bielefeld 2010, 187–212.
- 25 Peter Vergo (Hg.), *The New Museology*, London 1989. Die Idee des demokratischen Museums ist u. a. bereits formuliert bei Alma S. Wittlin, *Museums. In Search Of A Usable Future*, Cambridge, MA 1970. Vgl. Hadwig Krautler, *Museum, Learning, Democracy. The Work and Life of Alma S. Wittlin (1899–1991)*, Wien 2025.
- 26 Nina Simon, *The Participatory Museum*, Santa Cruz, CA 2010.
- 27 Anja Piontek, *Museum und Partizipation. Theorie und Praxis kooperativer Ausstellungprojekte und Beteiligungsangebote*, Bielefeld 2017.
- 28 Ebd., bes. 183–258.
- 29 Edith Blaschitz, *Digitale Erinnerungstechnologien in der historischen Vermittlungs- und Bildungsarbeit*, in: *Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie)* 62,4 (2018), 364–371.
- 30 Siehe <https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/> (Abruf: 3.10.2025).
- 31 Susanne Hecker u. a. (Hg.), *Citizen Science. Innovation in Open Science, Society and Policy*, London 2018. Katrin Vohland u. a. (Hg.): *The Science of Citizen Science*, Cham 2021; doi:10.1007/978-3-030-58278-4 (Abruf: 3.10.2025). Per Helseth/Palmyre Pierroux/Line Esborg (Hg.), *A History of Participation in Museums and Archives. Traversing Citizen Science and Citizen Humanities*, Abington–New York 2020. Cord Arendes, Historiker als „Mittler zwischen den Welten“: Produktion, Vermittlung und Rezeption historischen Wissens im Zeichen von Citizen Science und Open Science“, in: *Heidelberger Jahrbücher Online* 2 (2017), 19–58.
- 32 Vgl. <https://www.citizen-science.at/eintauchen/was-ist-citizen-science> (Abruf: 3.10.2025). Zu den zehn Prinzipien von Citizen Science der European Citizen Science Association siehe ECSA, *Ten Principles of Citizen Science*, Berlin 2015; <https://doi.org/10.17605/OSF.IO/XPR2h> (Abruf: 3.10.2025). Vgl. Irene Eleta u. a., *The Promise of Participation and Decision-Making Power in Citizen Science*, in: *Citizen Science. Theory and Practice* 4,1:8 (2019); <https://doi.org/10.5334/cstsp.171> (Abruf: 3.10.2025). Zu den Motivationsen vgl. Edith Blaschitz/Eva Mayr/Stefan Oppl, *Too Low Motivation, Too High Authority? Digital Media Support for Co-Curation in Local Cultural Heritage Communities*, in: *Multimodal Technologies and Interaction* 6,5:33 (2022); <https://doi.org/10.3390/mti6050033> (Abruf: 3.10.2025).
- 33 Vgl. den Beitrag von Hanna Brinkmann in diesem Band.
- 34 Zu diesem und dem Folgenden vgl. den Beitrag von Melanie Lopin in diesem Band.
- 35 Hanna Brinkmann/Anja Grebe/Melanie Lopin, *Ein gemeinsames Online-Tool als Chance für Kooperation und Kollaboration*, in: *neues museum* 22,4 (2022), 34–36; <https://www.doi.org/10.58865/13.14/224> (Abruf: 3.10.2025). Das Projekt wurde vom Land Niederösterreich, Abteilung Kunst und Kultur, gefördert und 2022 mit dem Kulturpreis des Landes Niederösterreich ausgezeichnet.
- 36 Vgl. Hanna Brinkmann, *Objektgeschichten aus niederösterreichischen Stadtmuseen. Zur Nutzung, Evaluierung und Erweiterung der MuseumsMenschen-Web-App*, in: Anja Grebe (Hg.), *Neue Perspektiven auf 100 Jahre Kulturerbe Niederösterreich = Österreich Geschichte, Literatur, Geographie*, Heft 3 (2023), 9–20.
- 37 Jörg Zaud, *Spurenlesen als Orientierungstechnik und Wissenskunst*, in: Ernst Seidl/Frank Steinheimer/Cornelia Weber (Hg.); *Spurenlesen. Methodische Ansätze der Sammlungs- und Objektforschung*. Frankfurt/M. 2020, 9–13, hier 9.
- 38 Cornelius Holtorf, *Vom Kern der Dinge keine Spur. Spurenlesen aus archäologischer Sicht*, in: Sybille Krämer/Werner Kogge/Gernot Grube (Hg.), *Spurenlesen als Orientierungstechnik und Wissenschaft*, Frankfurt/M. 2007, 333–352, hier 337.
- 39 Pieper, *Resonanzräume* (Anm. 24).
- 40 Sabiescu, *Living Archives* (Anm. 23), 505.
- 41 Vgl. Henkel, *Lokalität als Thema* (Anm. 6).
- 42 Irmgard Bibermann, *Begleitheft für die Nutzerinnen und Nutzer der Homepage an Schulen und anderen Bildungseinrichtungen [...]*. Innsbruck o. J., 6; <https://www.alte-neue-heimat.at/begleitheft> (Abruf: 3.10.2025).
- 43 Laurajane Smith, *Emotional Heritage. Visitor Engagement at Museums and Heritage Sites*, London–New York 2020, bes. 240–258 (Kap. 11: „Intergenerational Communication and Connection“).
- 44 Ebd., 257.
- 45 Klaus Neumann, *Tonaufnahmen als Museumsdinge. Über ein ZeitzeugInnenprojekt des StadtMuseums Pirna*, in: Linde Apel (Hg.), *Erinnern, erzählen, Geschichte schreiben. Oral History im 21. Jahrhundert*. Berlin 2022, 157–192.

Kapitel 2 Die Lehrwerkstätten der Schiffswerft Korneuburg

- 1 Knut Schulz, *Handwerk, Zünfte und Gewerbe. Mittelalter und Renaissance*, Darmstadt 2010.
- 2 Andreas Resch, *Industrialisierung und Gewerbe. Die allmähliche Durchsetzung von „nützlichem Wissen“*, in: Oliver Kühschelm u. a. (Hg.), *Niederösterreich im 19. Jahrhundert. Band 1: Herrschaft und Wirtschaft. Eine Regionalgeschichte sozialer Macht*, St. Pölten 2021, 673–712; <https://doi.org/10.5203/noil.2021.19jho1.28> (Abruf 8.8.2025).
- 3 Zur aktuellen Fassung und früheren Versionen des Berufsausbildungsgesetzes siehe <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10006276> (Abruf 8.8.2025).
- 4 Zu diesem und dem Folgenden vgl. Stefan Wunderl, *Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Arbeiterschaft*, Diplomarbeit Univ. Wien 2008. Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829–1954, Wien 1954.
- 5 Ulrich Kluge, *Der österreichische Ständestaat 1934–1938. Entstehung und Scheitern*, Wien 1984.

- 7 Otto Pacher, *Festschrift 170 Jahre Schiffswerft Korneuburg*. Korneuburg 2022, 2–31.
- 8 Oskar Absolon, *Die Arbeiter an der Donau (Studien zur Geschichte und Politik in Oberösterreich 6)*, Linz 1990, 52.
- 9 Otto Pacher, *Die Werft Korneuburg im „Tausendjährigen Reich“*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 2018 (2019), 44–86.
- 10 Helmut Fiereder, *Reichswerke „Hermann Göring“ in Österreich (1938–1945)*, Wien/Salzburg 1983, zur Korneuburger Werft 74, 89.
- 11 Shelley Baranowski, *Strength through joy. Consumerism and mass tourism in the Third Reich*, Cambridge 2004.
- 12 Marhild von Behr, *Die Entstehung der industriellen Lehrwerkstatt. Materialien und Analysen zur beruflichen Bildung im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 1981, 5f.
- 13 Vgl. Interview mit Josef Kain, der 1939 bis 1942 eine Bau-schlosserlehre in der Metall-Lehrwerkstätte absolvierte, in: Wunderl, *Schiffswerft* (Anm. 4), 101–110.
- 14 Vgl. Lernen auf der Werft. *Geschichte(n) der Lehrwerkstätte*. Sonderausstellung Stadtmuseum Korneuburg 29.9.2024–31.8.2025.
- 15 Vgl. ebd.
- 16 Vgl. Heinz Amberger, *Widerstand in Betrieben*, in: Wolfgang Neugebauer/ders. (Hg.), *Widerstand und Verfolgung in Niederösterreich 1934–1945. Eine Dokumentation*. Band 2, Wien 1987, 266–390.
- 17 Otto Klambauer, *Die USA-Betriebe*, Dissertation Univ. Wien 1978, 258.
- 18 Vgl. Thomas Hennerbichler, *Die Baugeschichte der ehemaligen DDSG-Werft in Korneuburg*, Diplomarbeit Technische Univ. Wien 2015; <https://doi.org/10.34726/hss.2015.26840> (Abruf 8.8.2025).
- 19 Vgl. https://www.korneuburg.gv.at/Wirtschaft/Stadtentwicklungsfonds/Entwicklung_der_Werft (Abruf 8.8.2025), zum Stand Mai 2025 vgl. <https://noe.orf.at/stories/3303761> (Abruf 8.8.2025).
- Kapitel 3**
Sammlungsstrukturierung und Objekterfassung
- 1 Vgl. Celine Wawruschka, *Zur Frühgeschichte des Korneuburger Stadtmuseums*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 2019 (2020), 37–42, hier 37. Celine Wawruschka, *Stadtmeisen als kulturelle Praxis. Zur Geschichte eines bürgerlichen Phänomens*, in: Oliver Kühnschelm u. a. (Hg.), *Niederösterreich im 19. Jahrhundert. Band 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne*, St. Pölten 2021, 576–600.
- 2 Siehe den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 3 Zu Johann Pamer vgl. Oskar Absolon, *Die Arbeiter an der Donau (Studien zur Geschichte und Politik in Oberösterreich, Band 6)*, Linz 1990, 23. Stefan Wunderl, *Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft*, Diplomarbeit Universität Wien 2008, 27.
- 4 Siehe den Briefverkehr zwischen Gustav Pamer, Sohn von Johann Pamer, und der Vereinsleitung des Museumsvereins Korneuburg, 6.6.1969–21.12.1974, im Archiv des Stadtmuseums Korneuburg. Das Museum im Albrechtskaserne bestand von 1924 bis 1936. Bis 1924 war das Museum im Rathausturm in Korneuburg untergebracht. Vgl. Museumsverein Korneuburg, *Führer* durch das Museum der Stadt Korneuburg, Korneuburg 1975, 6.
- 5 Museumsverein Korneuburg, *Führer* (wie Anm. 4), 6f. Der Kelheimer war Teil eines der von den Brüder Pamer gestifteten Modelle und kann heute noch in der Hauptausstellung des Museums besichtigt werden.
- 6 Museumsverein Korneuburg, *Zum Geleit*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 1,1 (1961), 1.
- 7 In den ersten Ausgaben der „Korneuburger Kulturnachrichten“ in den Jahren 1961 und 1962, sowie ab 1964 wurde vom Museumsverein in jeder Ausgabe ein Unterstützungs- und Sammlungsauftrag für die Gestaltung des Korneuburger „Heimatmuseums“ veröffentlicht.
- 8 Korneuburger Kulturnachrichten 1,2–3 (1961), 6.
- 9 Otto Pacher, *60 Jahre Museumsverein Korneuburg*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 2020 (2023), 23f. Gustav Pamer schreibt am 21.12.1974 an Grete Melion, Mitglied des Vereinsvorstands des Museumsverein Korneuburg: „Ihr ausführlicher Bericht über die Eröffnung des Museums hat mich sehr erfreut. Es muss dem Vorstand und den mitschaffenden Comite(e)mitgliedern viel Mühe und Zeit gekostet haben, aus den spärlichen Resten des ursprünglichen Bestandes noch etwas Bleibendes aufzubauen zu können. Selbstverständlich hätte mich besonders die Abteilung Schiffsfahrt und Werft interessiert, aber leider mein Gesundheitszustand und mein schlechtes Augenlicht eine Reise in meinen Geburtsort nicht mehr zu.“ Vgl. *Briefverkehr zwischen Gustav Pamer und der Vereinsleitung des Museumsvereins Korneuburg* (wie Anm. 4).
- 10 Bis heute werden die Objekte und Dokumente der ehemaligen Schiffswerft als ein Sammlungsschwerpunkt des Stadtmuseums Korneuburg kommuniziert; vgl. <https://museumsverein-korneuburg.at/Wordpress/> (Abruf 13.09.2025).
- 11 Hanna Brinkmann u. a., *Industriekultur im Dialog. Partizipative Ansätze bei der Erforschung der Werftsammlung im Stadtmuseum Korneuburg*, in: Anja Grebe (Hg.), *Industriekultur – Bewahren, Erforschen, Vermitteln. Beiträge der 73. Historikertagung, Teil 2*, Wien 2025, 39–64, hier 49f.
- 12 Bei den im Projekt Industriekultur im Dialog durchgeführten Zeitzeug:innen-Interviews wurde auch Franz Idinger interviewt, der die Tischlerlehre auf der Schiffswerft Korneuburg absolviert hat und bei der Umsetzung des Überbaus im Stadtmuseum beteiligt war. Mündliche Auskunft von Franz Idinger an Otto Pacher vom 22.11.2023.
- 13 Mündliche Mitteilung von Reinhard Schröpfer an Katja Brunn vom 28.12.2023.
- 14 Reinhard Schröpfer hat am 17.6.1986 den Nachlass vom ehemaligen Polizeipräsidenten Ignaz Pamer als Schenkung an das Museum von dessen Tochter in Wien übernommen. Vgl. *Briefverkehr zwischen Grete Pamer-Schrott, Tochter von Ignaz Pamer, und der Vereinsleitung des Museumsvereins Korneuburg*, 2.4.1986–12.4.1986, im Archiv des Stadtmuseums Korneuburg.
- 15 Langhammer wurde von der Chefsekretärin des Betriebes, Frau Jordan, verständigt, dass große Teile des Baubüros der Schiffswerft geräumt werden sollten und die Unterlagen bereits in Containern zur Vernichtung liegen. Langhammer fuhr daraufhin zur Werft und sicherte einen großen Bestand an Plänen. Mündliche Mitteilung von Kustos Reinhard Schröpfer an Katja Brunn vom 28.12.2023.
- 16 Museumsverein Korneuburg, *Führer* (wie Anm. 4), 6f. Der Kelheimer war Teil eines der von den Brüder Pamer gestifteten Modelle und kann heute noch in der Hauptausstellung des Museums besichtigt werden.
- 17 Museumsverein Korneuburg, *Zum Geleit*, in: *Korneuburger Kulturnachrichten* 1,1 (1961), 1.
- 18 Siehe die Beiträge von Hanna Brinkmann und Melanie Lopin in diesem Band.
- 19 Siehe den Beitrag von Katja Brunn zu den Arbeitsbüchern in diesem Band.
- 20 Dabei handelt es sich um 17 Objekte, die im Zuge der Depotoffensive und dem Projekt „Inventarisierung Schiffswerft“ in der Datenbank erfasst worden waren.
- 21 Markus Walz, *Theoretische Grundlagen der Sammlungsdokumentation*, in: Markus Walz (Hg.), *Handbuch Museum. Geschichte – Aufgaben – Perspektiven*, Stuttgart 2016, 178–182.
- 22 Stefan Przigoada, *Sammlungsdokumentation, Forschung und Digitalisierung. Potenziale zwischen Anspruch und Museumsalltag*, in: Udo Andraschke/Sarah Wagner (Hg.), *Objekte im Netz. Wissenschaftliche Sammlungen im digitalen Wandel*, Bielefeld 2020, 293–304, hier 295–297; <https://doi.org/10.14361/9783839455715-021> (Abruf 19.9.2025).
- 23 Imdas Pro ist ein von der Joanneum Research Forschungsgesellschaft mbH entwickeltes Datenbanksystem, das von der Kulturbibliothek des Landes Niederösterreich im Jahr 2006 als Grundlage für eine einheitliche Inventarisierung in den niederösterreichischen Museen festgesetzt wurde und Voraussetzung für jegliche Förderung im Bereich des Sammlungsmanagements war. Dies sollte einen sammlungsübergreifenden Überblick über die die Bestände der niederösterreichischen Museen bieten und den Datenaustausch erleichtern; vgl. <https://culture.joanneum.at/portfolio/imdas-pro/> (Abruf 28.8.2025), https://www.noemuseum.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Foerderkriterien_Museen_ab_2018.pdf (Abruf 28.8.2025).
- 24 Vgl. <https://www.noemuseum.at/dipnoemuseen/> (Abruf 22.9.2025).
- 25 Siehe <https://kulturpool.at> (Abruf 22.9.2025).
- 26 Siehe <https://www.europeana.eu/de> (Abruf 22.9.2025).
- 27 Vgl. den Beitrag von Katja Brunn zu den Arbeitsbüchern in diesem Band.
- 28 Zur Geschichte der Schiffswerft vgl. den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 29 Es bestand trotzdem noch die Möglichkeit auf einem kleinen Teil der DDSG-Flotte Freifahrten zu nutzen, und Mitarbeiter:innen der Schiffswerft bekamen ab dem Zeitpunkt auch eine geringe monetäre Abfindung für die Transportkosten. Mündliche Mitteilungen von Otto Pacher an Katja Brunn, 17.1.2024 und 23.9.2025.
- 30 Zu den Werkstattwochenbüchern vgl. auch den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 31 Vgl. den Beitrag von Katja Brunn zum Sammlungsauftrag in diesem Band.
- 32 Vgl. den Beitrag von Hanna Brinkmann in diesem Band.
- 33 Fritz Ertl war Werkstättenleiter in der Metallwerkstätte der Schiffswerft Korneuburg.
- 34 Mündliche Mitteilung des ehemaligen „Werftlers“ Gerhard Mitterbauer an Katja Brunn im Zuge der intergenerativen Projektwoche im Stadtmuseum Korneuburg vom 31.1.2024.
- 35 Mündliche Mitteilung von Otto Pacher an Katja Brunn am 12.2.2025.
- 36 Die Erklärung der einzelnen Aufgaben inklusive Zeitplan findet sich im Werkstattwochenbuch von Helmut Schörg (Inv. Nr. 20249).

- 9 Ute Vergin, Die nationalsozialistische Arbeitseinsatzverwaltung und ihre Funktionen beim Fremdarbeiter(innen) Einsatz während des Zweiten Weltkriegs, Dissertation Univ. Osnabrück 2008, 89.
- 10 Ostrowski u. a., Arbeitsmigration (Anm. 5), 553.
- 11 Mathias Krempel, Die Arbeitsmarktverwaltung in der „Ostmark“ von 1938 bis 1945, Diplomarbeit Univ. Wien 2011, 33.
- 12 Ebd., 12.
- 13 Ostrowski u. a., Arbeitsmigration (Anm. 5), 553.
- 14 Pacher, Schiffswerft (Anm. 2), 15.
- 15 Der ehemalige Werftmitarbeiter Josef Kain berichtet in einem Interview, dass er sein „Reichsarbeitsbuch“ nach der Rückkehr aus russischer Gefangenschaft im Dezember 1945 im Büro der Schiffswerft zurückgehalten hat; vgl. Stefan Wunderl, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Arbeiterschaft, Diplomarbeit Univ. Wien 2008, S. 109. Im März 2025 wurde ein weiteres Konvolut an Arbeitsbüchern und Ersatzkarten an das Stadtmuseum Korneuburg übergeben. Das Konvolut besteht aus ca. 50 Dokumenten und enthält eine Liste mit Namen von Personen, die in den 1980er-Jahren nach der Pensionierung des Betriebsratsvorsitzenden Oskar Absolon ihre Arbeitsbücher von der Werft zurückforderten.
- 16 Herbert Mannhart war als Zeuge und Teilnehmer der Schulprojektwoche ein aktiver Part im Projekt Industriekultur im Dialog.
- 17 Mündliche Mitteilung von Herbert Mannhart an Katja Brunn, 31. Juli 2024. Die weiteren Dokumente waren Kartikarten, die zu jeder/jedem Mitarbeiter_in der Werft angelegt wurden. Mannhart glaubt sich zu erinnern, dass es Akten zu den Kriegsverpflichteten gab, die aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht (mehr) auffindbar sind.
- 18 Nach Schließung der Werft gab es mehrere Phasen, in denen Gebäude des Werftgeländes abgetragen wurden. Auch Akten, das Bauarchiv und Objekte wurden vernichtet.
- 19 Aly/Roth, Erfassung (Anm. 8), 30–34.
- 20 Im Forschungsprojekt „Arbeitsmigration in der süddeutschen NS-Kriegswirtschaft“ wurden Arbeitsbücher im Stadtmuseum Passau analysiert und ein Datennetzwerk zur Auswertung erstellt; vgl. Ostrowski u. a., Arbeitsmigration (Anm. 5), 556. Aus Niederösterreich gibt es zwei vergleichbare statistische Studien aus dem Museum Traiskirchen, vgl. Rudolf Biegler, Arbeits-, Dienst- und Wanderbücher im Heimatmuseum Traiskirchen, Auswertung der Arbeitgeberkartei, in: Heimatkundliche Nachrichten von Traiskirchen 71 (1990), 53–59.
- 21 Vgl. hierzu die Analyse von Ostrowski u. a., Arbeitsmigration (Anm. 5), 556f.
- 22 Biegler, Arbeitgeberkartei (Anm. 20), 53.
- 23 Pacher, Schiffswerft (Anm. 2), 15.
- 24 Otto Pacher, Lernen auf der Werft. Geschichte(n) der Lehrwerkstätte. Ausstellungstafel, Ausstellung im Stadtmuseum Korneuburg, 29.9.2024–31.8.2025.
- 25 Otto Pacher, Die Werft Korneuburg im „Tausendjährigen Reich“, in: Korneuburger Kulturnachrichten 2018 (2019), 44–86, hier 48–58.
- 26 Vgl. hierzu die Analyse von Ostrowski u. a., Arbeitsmigration (Anm. 5), 569f. Pacher, Werft Korneuburg (Anm. 25), 58–64. Hinweis: Die Erstellung der Grafiken und Auswertung der Excel-Datei mit Daten zu Arbeitsbüchern und Ersatzkarten zur Lehrausbildung in der Werft erfolgte im vorliegenden Beitrag mit Hilfe von ChatGPT.
- Kapitel 5 Vielstimmigkeit und Partizipation beim Sammeln**
- 1 Auch die städtische Sammlung in Korneuburg wurde durch zahlreiche Schenkungen aus der Bevölkerung aufgebaut. Dr. Rudolf Jesch, Bürgermeister von Korneuburg, rief die Bevölkerung im Jahr 1902 über die Wochen-Zeitung „Viertel unter dem Manhartsberge“ zu Sachspenden für das Stadtmuseum Korneuburg auf. Vgl. Celine Wawruschka, Stadtmuseen als kulturelle Praxis. Zur Geschichte eines bürgerlichen Phänomens, in: Oliver Kühschelm u. a. (Hg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert. Band 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne, St. Pölten 2021, 575–600, hier 591; <http://doi.org/10.52035/no.2021.19jho2.22> (Abruf 10.8.2025). Auch in der ersten Beschreibung des Stadtmuseums Korneuburg durch Dr. Hans Kritczka Freiherr von Jäden werden Schenkungen („Spenden“) an das Museum erwähnt: „[...] das städtische Museum (Korneuburg), welches, dank der fortwährend einlaufenden Spenden, schon viel lokalhistorisch Interessantes bietet, so daß der Raum bereits zu eng ist und an die Adaptierung anderer größerer Räume ernstlich gedacht werden muß“. Vgl. Hans Kritczka von Jäden, Durch Korneuburg und auf Kreuzenstein. Illustrierter Führer für Besucher unserer Stadt, Korneuburg 1903, 17.
- 2 Vgl. Andreas Ludwig, Geschichte von Morgen. Über das Sammeln von Gegenwart in historischen Museen, Göttingen 2024.
- 3 Vgl. die Beiträge zum Thema „Transparenz und Partizipation“ in: Museumskunde. Fachzeitschrift für die Museumswelt 3,2 (2020) (= Themenheft „Aktuelle Erwartungen an die Sammlungsarbeit. Provenienzforschung, Transparenz und Partizipation“).
- 4 Johann Verhovsek, Gegenwart sammeln in kultur-historischen Museen. Konzepte für und Probleme mit Sammlungsstrategien des Heute, in: CURIOSITAS 16–17 (2018), 70–88; <https://unipub.uni-graz.at/download/pdf/4738993.pdf> (Abruf 6.8.2025).
- 5 Vgl. Industriekultur im Dialog. Sammlungsaufruf zum Projekt; <https://museumsverein-korneuburg.at/Wordpress/industriekultur-im-dialog/> (Abruf 19.6.2025), <https://www.donau-uni.ac.at/de/universitaet/fakultaeten/bildung-kunst-architektur/departments/kunst-kulturwissenschaften/zentren/kulturen-und-technologien-des-sammelns/forschung/industriekultur-im-dialog-grundlagenforschung-zur-lehrwerkstaette-der-alten-werft-korneuburg/news.html> (Abruf 19.6.2025).
- 6 Vgl. Zwei Sammlungstage. Stadtmuseum Korneuburg sucht Werft-Gegenstände, In: Mein Bezirk 18.12.2023; <https://www.meinbezirk.at/korneuburg/c-lokales/stadtmuseum-korneuburg-sucht-werft-gegenstaende-a6443761> (Abruf 19.6.2025). Industriekultur im Dialog. Stadtmuseum sucht Objekte aus den Lehrwerk-
- 7 Zwei Sammlungstage (Anm. 6).
- 8 Siehe den Beitrag von Hanna Brinkmann in diesem Band
- 9 Hanna Brinkmann u. a., Industriekultur im Dialog. Partizipative Ansätze bei der Erforschung der Werftsammlung im Stadtmuseum Korneuburg, in: Anja Grebe (Hg.): Industriekultur – Bewahren, Erforschen, Vermitteln. Beiträge der 73. Historikertagung. Teil 2 = Österreich in Geschichte und Literatur 68,4 (2004), 39–63, hier 53–55.
- 10 Vgl. Pet Hetland/Palmyre Pierroux/Line Esborg (Hg.), A history of participation in museums and archives. Traversing Citizen Science and Citizen Humanities, Abingdon/New York 2020.
- 11 Martina Griesser u. a. (Hg.): Gegen den Stand der Dinge. Objekte in Museen und Ausstellungen. Berlin/Boston 2016. DDR-Museum, Blog. Was ist das und was hat es zu bedeuten? Museale Objekte als Informationsträger im Sammlungs- und Ausstellungskontext. Teil 2, online seit 16.3.2016; <https://www.ddr-museum.de/de/blog/archiv/was-ist-das-und-was-hat-es-zu-bedeuten-museale-objekte-als-informationstraege-im-sammlungs-und-ausstellungskontext-teil-ii#:~:text=es%20zu%20bedeuten%2C%20Objekte%20als%20Informationstraege%20im%20Sammlungs%20und%20Ausstellungskontext%20Teil%202,für%20die%20Offentlichkeit%20aufbereitet%20werden> (Abruf 20.7.2025).
- 12 Vgl. Deutscher Museumsbund, Debattenimpuls. Museum öffne dich! Sammlungsarbeit auf dem Prüfstand; <https://www.museumsbund.de/offene-sammelungsarbeit/#start> (Abruf 20.7.2025).
- 13 Nina Simon unterscheidet in ihrer Typologie zwischen vier Hauptstufen der Partizipation: contributory, collaborative, co-creation and hosted; vgl. Nina Simon, The participatory museum, Santa Cruz, CA 2010; <https://participatorymuseum.org/read/> (Abruf 20.7.2025).
- Kapitel 6 Industriekultur gemeinsam erinnern**
- 1 Tanya Karrer, Zeitzeugen-Interviews zur Dokumentation historischer Sammlungen. Informationswissenschaft, in: Informationswissenschaft. Theorie, Methode und Praxis, 3/1 (2014), 401–413, hier 402; <https://doi.org/10.18755/iw.2014.24>.
- 2 Ebd.
- 3 Vgl. Krzysztof Pomic, Museum und kulturelles Erbe, in: Gottfried Korff/Martin Roth (Hg.), Das historische Museum. Labor, Schaubühne, Identitätsfabrik, Frankfurt a. M. u. a. 1990.
- 4 Karrer, Zeitzeugen-Interviews (Anm. 1).
- 5 Zum DIPKATALOG.noemuseum: <https://www.noemuseen.at/dipkatalognoemuseum/> (Abruf 21.8.2025).
- 6 Karrer, Zeitzeugen-Interviews (Anm. 1).
- 7 Felicitas Söhner, Geschichte erinnern. Grundzüge, Entwicklung und Anwendungsfelder der Oral History in der angewandten Geschichtswissenschaft, in: Marion Groß-
- 8 stätten der Werft, in: NÖN 24.12.2023; <https://www.noen.at/korneuburg/industriekultur-im-dialog-stadt-museum-sucht-objekte-aus-den-lehrwerkstaetten-der-werft-399982896> (Abruf 19.6.2025).
- 9 Lena Becker, „Er spricht seine Sprache nicht“: Oral History als narrativer Zugang in der Citizen Science-Forschung, in: Elfi Katharina Vomberg (Hg.), Von der Szene in die Forschung. Fans als Citizen Scientists, Berlin/Boston 2023, 69–82, hier 72; <https://doi.org/10.1515/9783110982114-005> (Abruf 25.08.2025).
- 10 Ein Überblick zur Genese und interdisziplinären Ausrichtung der Oral History findet sich beispielsweise in Julia Obertris, Oral History, Stuttgart 2012.
- 11 Patricia Leavy, Oral History, Oxford 2011, 4; siehe Söhner, Geschichte erinnern (Anm. 7), 286.
- 12 Leavy, Oral History (Anm. 11), 8.
- 13 <https://radiokorneuburg.at/schiffswerft-korneuburg-ehemalige-beschäftigte-erzählen-von-ihrer-unvergessliche-erinnerungen/> (Abruf 13.08.2025).
- 14 Stefan Wunderl, Die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg unter Berücksichtigung der Situation der Arbeiterschaft, Diplomarbeit Universität Wien 2008.
- 15 Michael Meuser/Ulrike Nagel, Das Experteninterview – konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage, in: Susanne Pickel u. a. (Hg.), Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft, Wiesbaden 2009, 465–480, hier 472.
- 16 Vgl. Anett Richter u. a., Storytelling for Narrative Approaches in Citizen Science: Towards a Generalized Model, in: Journal of Science Communication 18,6 (2019), 1–24, hier 9.
- 17 Susanne Hecker u. a., Stories Can Change the World – Citizen Science Communication in Practice, in: dies. u. a. (Hg.), Citizen Science: Innovation in Open Science, Society and Policy London 2018, 445–462, hier 455.
- 18 Vgl. Richter u. a., Storytelling (Anm. 16), 12.
- 19 Siehe den Beitrag von Melanie Lopin in diesem Band.
- 20 Vgl. Hanna Brinkmann u. a., Industriekultur im Dialog. Partizipative Ansätze bei der Erforschung der Werftsammlung im Stadtmuseum Korneuburg, in: Anja Grebe (Hg.), Industriekultur – Bewahren, Erforschen, Vermitteln. Beiträge der 73. Historikertagung, Teil 2, Wien 2025, 39–64, hier 56.
- 21 Vgl. ebd.
- 22 Barbara Frieberthäuser/Antje Langer, Interviewformen und Interviewpraxis, in: Barbara Frieberthäuser/Antje Langer/Annedore Prengel (Hg.), Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft, Weinheim/Basel 2013, 437–455, hier 439.
- 23 Ebd., 57.
- 24 Janine Schemmer, Hafenarbeit erzählen. Erfahrungs- und Handlungsräume im Hamburger Hafen seit 1950, München 2018, 53.
- 25 Ebd.
- 26 Virginia Braun/Victoria Clarke, Using thematic analysis in psychology, in: Qualitative Research in Psychology, 3,2 (2006), 77–101; <https://doi.org/10.1111/1478088706qpo630a> (Abruf 25.08.2025).
- 27 Siehe auch den Beitrag von Otto Pacher in diesem Band.
- 28 Die Werft in Stralsund war um einiges größer als Korneuburg und hat hinsichtlich der Schließung ein ähnliches Schicksal erlebt; vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/>

- mecklenburg-vorpommern/Volkswerft-Stralsund-Wo-hin-geht-die-Reise;,volkswerftstralsund108.html (Abruf 13.08.2025).
- 29 Maschinenfabrik Heid AG in Stockerau; vgl. Hermann Gottwald, Werkzeugmaschinenbau in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert, Diplomarbeit Univ. Wien 2008; <https://theses.univie.ac.at/detail/1375> (Abruf 25.08.2025).
- 30 Siehe: <https://www.msdmanuals.com/de/prof/ern%C3%A4hrungsbedingte-st%C3%B6rungen/mineralstoffmangel-und-intoxikation/zinkintoxikation> (Abruf 13.08.2025).
- 31 <https://radiokorneuburg.at/schiffswerft-korneuburg-ehemalige-beschaeftigte-erzaehlen-von-ihrer-unvergessliche-erinnerungen/> (Abruf 13.08.2025).

Kapitel 7 Industriekultur über Generationen hinweg

- 1 Hanna Brinkmann/Anja Grebe/Melanie Lopin, Ein gemeinsames Online-Tool als Chance für Kooperation und Kollaboration, in: *neues museum*, 22,4 (2022), 34–36.
- 2 Anja Grebe, *MuseumsMenschen – Stadtmuseen im Fokus*. In: *neues museum*, 19,3 (2019), 66–68.
- 3 Celine Wawruschka, Stadtmuseen als kulturelle Praxis. Zur Geschichte eines bürgerlichen Phänomens, in: Oliver Kühnchelm u. a. (Hg.), *Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Band 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne*. St. Pölten 2021, 576–600; <https://doi.org/10.52035/NOIL.2021.19JH02.22> (Abruf 24.08.2025).
- 4 <https://www.donau-uni.ac.at/de/aktuelles/news/2022/pilotprojekt-museumsmenschen-im-schaudepot-ausgezeichnet.html#94c28b38-7b1b-4aec-87d9-c3bc822aa4b7> (Abruf 24.08.2025)
- 5 Hanna Brinkmann, Objektgeschichten aus niederösterreichischen Stadtmuseen. Zur Nutzung, Evaluierung und Erweiterung der *MuseumsMenschen-Web-App*, in: *Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie)* 67,3 (2023), 9–20.
- 6 Hanna Brinkmann u. a., Industriekultur im Dialog. Partizipative und intergenerative Sammlungsforschung im Stadtmuseum Korneuburg, in: *neues museum* 25,3 (2025), online: <https://doi.org/10.58865/13.14/253/4> (Abruf 24.08.2025).

Bildnachweise

Cover: Stadtmuseum Korneuburg

Vorwort: Museumsverein Korneuburg,
Abb. S. 9 unten: Felix Ruffer

Kapitel 1

Abb. 1: Stadtmuseum Korneuburg
Abb. 2, 4, 6, 9, 14: Katja Brunn
Abb. 3: Anja Grebe
Abb. 5: Felix Ruffer
Abb. 8: Repro aus Piontek 2017
Abb. 10, 11, 12, 13: Melanie Lopin

Kapitel 2

Abb. 1–8, 10, 12–15, 17–20, 22, 23, 25, 26:
Museumsverein Korneuburg
Abb. 9, 16, 21, 27: Otto Pacher
Abb. 11: Josef de Boer
Abb. 24: Gerhard Bauer

Kapitel 3

Abb. 1, 5–22: Stadtmuseum Korneuburg
Abb. 2–4: Katja Brunn

Kapitel 4

Abb. 1–14: Katja Brunn
Grafik 1–3: erstellt mit Hilfe von ChatGPT

Kapitel 5

Abb. 1: Anja Grebe
Abb. 2–9: Katja Brunn

Kapitel 6

Abb. 1–3, 7, 8: Otto Pacher
Abb. 4–6: Fotograf unbekannt
Abb. 9–15: Stadtmuseum Korneuburg
Abb. 16: Katja Brunn

Kapitel 7

Abb. 1–6, 8, 12–14, 17: Melanie Lopin
Abb. 7: Hanna Brinkmann
Abb. 9–11, 15: Katja Brunn
Abb. 16: Stadtmuseum Korneuburg

Kapitel 8

Autor:innenfoto: Stadtgemeinde
Korneuburg





Die Autor:innen des Bandes bei der Pressekonferenz zum Projektauftakt am 1. September 2023 (v.l.n.r. im Vordergrund): Otto Pacher, Melanie Lopin, Anja Grebe, Hanna Brinkmann, Katja Brunn (mit BHAK-Professorin Karin Fiedler, Bürgermeister Christian Gepp); Foto: Stadtgemeinde Korneuburg

Die Autor:innen

Dr. Hanna Brinkmann, M.A.

ist Senior Researcher am Zentrum für Kulturen und Technologien des Sammelns am Department für Kunst- und Kulturwissenschaften der Universität für Weiterbildung Krems. Sie arbeitet schwerpunktmäßig in den Bereichen Kunstgeschichte, Museumswissenschaften und empirische Ästhetik. 2017 schloss sie ihre Dissertation zum Thema kulturelle Diversität in der Kunswahrnehmung ab, anschließend war sie als Postdoc am Labor für empirische Bildwissenschaft der Universität Wien tätig und verantwortete das Projekt „Wild Colors, gentle Lines? Engaging with color and line in an interactive children's environment“. In Krems arbeitet sie als Wissenschaftlerin in den Projekten „Industriekultur im Dialog“ und „Gesundes Museum“. Seit März 2024 leitet sie das FWF-Projekt (P 37260-G) „Kunsterfahrung im (post-) digitalen Zeitalter. Original–Digital–Virtuell“.

Mag. Katja Brunn, BA

leitet seit Mai 2025 den Bereich Museum innerhalb der Stadtgemeinde Korneuburg. Sie studierte Deutsche Philologie und Kunstgeschichte an der Universität Innsbruck und Collection Studies & Management an der Universität für Weiterbildung Krems. Zuvor war sie unter anderem als Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität für Weiterbildung Krems, als Forscherin am Volkskundemuseum Wien sowie als Leiterin der Archivkommunikation im Unternehmensarchiv von Swarovski tätig. Sie engagierte sich ehrenamtlich als Kustodin im Museumsverein Korneuburg und als Vorstandsmitglied im Verband der Österreichischen Kunsthistorikerinnen und Kunsthistoriker (VöKK). Ihre Schwerpunkte liegen in den Bereichen Sammlungsmanagement, -konzeption und -forschung, regionale Museen sowie Industriekultur und Wirtschaftsarchive.

Univ.-Prof. Dr. Anja Grebe

ist seit 2015 Universitätsprofessorin für Kulturgeschichte und Museale Sammlungswissenschaften an der Universität für Weiterbildung Krems und Leiterin des dortigen Zentrums für Kulturen und Technologien des Sammelns. Sie studierte Kunst- und Medienwissenschaften, Geschichte und Französische Literaturwissenschaft an der Universität Konstanz, wo sie 2000 promovierte. 2012 habilitierte sie sich im Fach Kulturgeschichte an der Universität Erlangen-Nürnberg. Zu ihren weiteren Stationen zählen Lehrtätigkeiten an den Universitäten Bamberg, Würzburg, Freiburg/Breisgau und eine Gastprofessur an der Peking University in Beijing. Sie war als Kuratorin, Kulturvermittlerin und Publizistin tätig. Zu ihren Forschungsschwerpunkten zählen die Theorie und Geschichte von Museen und Sammlungen, Kunstmarkt und Kulturtransfer und die gesellschaftliche Bedeutung von Museen und Kulturellem Erbe.

Mag. Melanie Lopin

ist Geschäftsführerin des Augusteum und Obfrau des Museumsverein Korneuburg. Sie arbeitete als freiberufliche Kulturvermittlerin, Kalligrafin und Projektmanagerin im Kulturbereich. Melanie Lopin studierte Kunstgeschichte, Publizistik und Kommunikationswissenschaften an der Universität Wien. Nach der Weiterbildung im Kulturmanagement und dem Abschluss des Lehrgangs für Kulturvermittlung 2019 engagiert sie sich für die Weiterentwicklung des Stadtmuseums Korneuburg, wo sie durch innovative Kulturvermittlungsprojekte zur Professionalisierung des Museums beiträgt. Besondere Anliegen sind ihr intergenerative und partizipatorische Projekte sowie die Sichtbarmachung der Möglichkeiten eines regionalen Stadtmuseums für die Bevölkerung. Bei der Nachnutzung von ehemaligem Augustinerkloster und -kirche in Korneuburg, dem heutigen Augsteum, setzt sie auf eine vielfältige kulturelle Programmierung.

Ing. Otto Pacher

geboren in Korneuburg, 1961 Eintritt in die Schiffswerft als Betriebselektrikerelehrling, anschließend Betriebselektriker, Konstrukteur, Bauleiter und parallel zu den Hauptbeschäftigung Ausbildner für Betriebselektriker. Leiter der Anlagenwirtschaft, berechtigter Austritt aus der Werft Ende 1992. Zwei Jahre Leiter der Konstruktion bei TBS Studio-technik. 13 Jahre leitender Angestellter bei der Stadtgemeinde Korneuburg, Pensionierung 2007. Meisterprüfung Elektrotechnik, Elektronikausbildung, HTL-Abendschule Nachrichtentechnik und Elektronik. Prüfer und Vorsitzender der Prüfungskommissionen für Elektroberufe im Bereich Industrie der WK-NÖ. Seit 2012 Kustos für Donau, Auen, Schiffswerft im Stadtmuseum Korneuburg, von 2020 bis 2024 Obmann des Museumsvereins Korneuburg. Autor von zahlreichen Artikeln für die „Korneuburger Kulturnachrichten“ und Kuratierung von Sonderausstellungen über die Geschichte der Schiffswerft Korneuburg.

Impressum

Konzept & Redaktion: Anja Grebe
Umschlaggestaltung & Layout: Gert Lanner
Verlag: University of Krems Press
Druck: druck.at

ISBN: 978-3-903470-28-6
DOI: <https://doi.org/10.48341/x612-2h39>

Product safety according to EU regulation:
bibliothek@donau-uni.ac.at

Kontakt:
Zentrum für Kulturen und Technologien des Sammelns
Department für Kunst- und Kulturwissenschaften
Universität für Weiterbildung Krems
www.donau-uni.ac.at/cctc
anja.grebe@donau-uni.ac.at

Die vorliegende Publikation ist im Rahmen des von der Gesellschaft für Forschungsförderung Niederösterreich geförderten Projekts „Industriekultur im Dialog. Grundlagenforschung zur Lehrwerkstätte der Alten Werft Korneuburg“ entstanden.

Der Inhalt repräsentiert nicht notwendigerweise die Sichtweise des Landes Niederösterreich oder der Gesellschaft für Forschungsförderung Niederösterreich als Förderstelle. Weder das Land Niederösterreich noch die Förderstelle können daher für den Inhalt verantwortlich gemacht werden.



© 2025

Dieses Werk ist lizenziert unter
der Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0 International
Licence (Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).



Die ehemalige Schiffswerft Korneuburg gehört zu den bedeutendsten industrikulturellen Stätten in Niederösterreich. Nach der Schließung 1993 gelangten viele Objekte und Dokumente in das Stadtmuseum Korneuburg. Der Band präsentiert die Ergebnisse des Projekts „Industriekultur im Dialog. Grundlagenforschung zur Lehrwerkstätte der Alten Werft Korneuburg“ der Universität für Weiterbildung Krems in Kooperation mit dem Stadtmuseum Korneuburg. Die Beiträge beleuchten die Geschichte der Werft und ihrer Lehrwerkstätte und zeigen auf, wie Vielstimmigkeit in der Objekt-erschließung durch partizipative Formate erreicht werden kann.