

Hafen Wien: Buchpräsentation „Hamburg des Ostens“? – der Ausbau des Wiener Hafens in der NS-Zeit

Nach zwei Jahren umfangreicher Forschungen in internationalen und österreichischen Archiven hat das Historiker*innen-Team, bestehend aus Dr.ⁱⁿ Ina Markova und Dr. Stefan Wedrac, unter der Leitung von Univ.Prof. Oliver Rathkolb, Projektleiter der Publikation und Vorstand des Instituts für Zeitgeschichte, ein umfassendes Werk auf Basis neuester wissenschaftlicher Methoden und Quellenfunde vorgelegt. In dem Werk mit dem Titel „Hamburg des Ostens“ wird der Ausbau des Wiener Hafens in der NS-Zeit beleuchtet. Das fertige Buch wurde von Wien Holding-Geschäftsführer Kurt Gollowitzer, Hafen Wien-Geschäftsführer Fritz Lehr sowie den beiden Autor*innen nun vorgestellt.

Ein Wirtschaftsstandort im kritischen Rückblick

Erfolgreiche Unternehmen betrachten nicht nur ihren wirtschaftlichen Wirkungskreis kritisch, sondern sie hinterfragen auch die eigene Unternehmensgeschichte. Deshalb beauftragte der Hafen Wien im Vorfeld seines sechzigsten Firmenjubiläums im Jahr 2022 ein unabhängiges, externes Expert*innen-Team mit einer Rückschau auf seine Vergangenheit im 2. Weltkrieg. Das Ergebnis dieser Recherche liegt nun in Buchform vor: Das Buch „Hamburg des Ostens“ über Zwangsarbeit auf dem Gelände des heutigen Hafen Wien in Albern und der Lobau während der NS-Zeit wurde vom Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien herausgegeben und ist ab sofort im gut sortierten Buchhandel erhältlich.

In diesem Buch ist es gelungen, einerseits die Metaebene des Nationalsozialismus hinsichtlich der verantwortlichen Akteur*innen für den Einsatz von Zwangsarbeiter*innen sowohl auf Ebene der Beamten*innen als auch auf politischer Ebene zu rekonstruieren, andererseits den für das NS-Regime typischen internen Konkurrenzkampf um Finanzmittel und insbesondere um Zwangsarbeiter*innen für den Ausbau des militärstrategisch wichtigen Hafens in Wien darzulegen.

„Während der NS-Zeit sollte Wien zum `Hamburg des Ostens` entwickelt werden. Man baute die Wiener Hafenanlagen mit Hilfe von über tausend Zwangsarbeiter*innen massiv aus. Das Buch zeichnet die Entscheidungsprozesse, die Durchführung sowie die Nachkriegsgeschichte nach und geht auf Einzelschicksale von zur Zwangsarbeit gezwungenen Menschen ein“, so Wien Holding Geschäftsführer Kurt Gollowitzer.

„Hamburg des Ostens“? Der Ausbau des Wiener Hafens in der NS-Zeit

Sofort nach dem „Anschluss“ Österreichs an NS-Deutschland im März 1938 begann man in Wien mit den Planungen für einen neuen Hafen. Verschiedenste Stellen – „ostmärkische“, städtische, „altreichsdeutsche“ – hatten unterschiedlichste Vorstellungen über das geplante Bauprojekt. In jedem Fall erhoffte man sich seitens Wiens eine stärkere Industrialisierung – Wien sollte eben das „Hamburg des Ostens“ werden.

„Wenn man heute zurückblickt, dann ist schwer vorstellbar, dass die Errichtung eines Hafens in Wien lange Zeit als gar nicht notwendig erachtet worden war. Die Schiffe, die in Wien

ankamen, wurden an dafür geeigneten Stellen entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse einfach an Land gezogen. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffe war das Anlanden auf den weichen Böden dann nicht mehr möglich“, so Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafens Wien.

Ausschlaggebend für die Einigung auf den Standort Albern war die Notwendigkeit, die Bevölkerung im Kriegsfall mit Lebensmitteln versorgen zu können. Das zum Großteil über die Donau importierte Getreide aus dem Südosten war kriegswichtig. In Albern baute man in den nächsten Jahren daher fünf große Getreidespeicher – ebenso wie umliegende Straßen und Bahngleise, Kanalisation und Wasserleitungen.

In der Lobau hatten die NS-Machthaber andere Pläne als in Albern: Hier sollte der Oder-Donau-Kanal einmünden. Nachdem im Herbst 1939 die Planungen für den Wiener Abschnitt abgeschlossen waren, begannen die Bauarbeiten an der Mündung des Kanals in die Donau, einem daran angeschlossenen Hafenbecken und einer Wasserstraße, die der Trasse des Kanals nach Nordosten ins Marchfeld folgte. Am ersten Hafenbecken des Oder-Donau-Kanals baute man zwischen 1940 und 1943 einen „Ölhafen“. Das Deutsche Reich war für seinen Angriffskrieg auf die Erdölvorräte des Marchfelds angewiesen. Um diese auszubeuten, forcierte man nicht nur die Förderung, sondern siedelte in der Lobau auch eine große Raffinerie an, und zwar die Ostmärkischen Mineralölwerke. Sie sollten das über eine Pipeline aus der Lobau kommende Öl zu Treibstoff verarbeiten und entwickelten sich zu einer der wichtigsten Raffinerien NS-Deutschlands.

Daneben baute die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (Wifo) ein Öllager, das rund 200.000 Tonnen Treibstoff speichern können sollte. Dieses Lager war als Sammelpunkt der Raffinerieproduktion von Wien und Umgebung gedacht. Um den Treibstoff in andere Teile Deutschlands transportieren zu können, errichtete die Wifo eine über 300 Kilometer lange Pipeline nach Raudnitz an der Elbe im nördlichen Böhmen, von wo der Treibstoff dann weiter verteilt werden konnte. Die Lobau wurde daher zum Umschlagplatz einer der wertvollsten Ressourcen des Deutschen Reichs im Zweiten Weltkrieg. Anders beim Kanal: Die kriegsbedingte Mangelwirtschaft verzögerte die Arbeiten, die Luftangriffe der Alliierten brachten die Arbeiten zum Erliegen. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs waren lediglich die Einmündung, das Hafenbecken und drei Teilstücke fertiggestellt.

Mehr als 1.200 Zwangsarbeiter*innen eingesetzt

Beim Bau des Alberner Hafens waren nur eine Minderheit inländische Arbeitskräfte oder Freiwillige aus dem mit NS-Deutschland verbündeten Ausland. Mehr als 700 zivile Zwangsarbeiter*innen und eine unbekannte Anzahl an Kriegsgefangenen kamen für den Hafenbetrieb zum Einsatz. Für diese hunderten Arbeiter*innen richtete man in der Lobau einen Lagerkomplex ein, das sogenannte `Gemeinschaftslager`. Sowohl die Freiwilligen als auch die Zwangsarbeiter*innen waren im dem Lagerkomplex untergebracht.

Die Todesrate war vor allem unter den jüdischen Deportierten hoch. Zeitzeug*innen-Erinnerungen legen nahe, dass nur ein Bruchteil der tatsächlichen Todesfälle offiziell protokolliert wurde. Doch auch wenn die Quellenlage mehr als schütter ist, so ist unzweifelhaft belegt, dass fünf jüdische Inhaftierte an „Herzschwäche“ und weitere zehn unter ungeklärten Umständen starben. 18 ungarische Jüdinnen und Juden, die in der Lobau eingesetzt worden waren, wurden kurz vor der Befreiung Österreichs Opfer eines NS-Endphaseverbrechens in der niederösterreichischen Ortschaft Hofamt Priel. Die nicht-ungarischen, zivilen Zwangsarbeiter*innen betreffend protokolliert sind zwei Arbeitsunfälle und neun Todesfälle, die auf Luftangriffe zurückzuführen sind. Sechs weitere Todesfälle (Badeunfälle, Brände, Krankheiten, etc.) sind bekannt.

Hafen Wien als Wirtschaftsstandort im Zeitverlauf

Im Jahr 1875 entstand der erste Stromhafen am rechten Donauufer zwischen der Nordwestbahnbrücke und der Freudenau. Es war also kein lokal abgrenzbarer Hafen nach heutigem Verständnis, sondern ein zwölf Kilometer langes, schmales schlauchartiges Ländenareal, an dem die Dampfschiffe angelegt haben. Aber auf Dauer konnte der Hafenbetrieb dort nicht abgewickelt werden, auch, weil im Winter die Schiffe nicht vor dem Eis der Donau geschützt waren.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde daher die Idee aufgegriffen und umgesetzt, den Hafen Wien als Wirtschaftsgelände zu errichten, das sich um ein oder mehrere Hafenbecken konzentriert. 1899 stand der Baubeginn für den Hafen Freudenau auf dem Plan. 1939 jener für die Häfen in Albern und in der Lobau.

Die eigentliche Betriebsgeschichte des Hafens Wien, so wie er sich heute präsentiert, hat vor 60 Jahren begonnen: Im Jahr 1962 wurde die Wiener Hafenbetriebsgesellschaft gegründet. Dieses Jahr gilt damit quasi als „Geburtsstunde“ des Hafens Wien in seiner heutigen Form. Die drei Häfen Albern, Freudenau und Lobau wurden immer wieder ausgebaut. Auch heute noch wird die Hafen Wien GmbH infrastrukturell und flächenmäßig weiterentwickelt. Aktuelle Beispiele sind das jüngst in Betrieb genommene Hochwasserschutztor in Albern sowie die geplante Flächengewinnung in der Freudenau (Hafenbeckenaufschüttung).

Der Hafen Wien – Trimodale Logistikkreuzung im Herzen der Stadt

Heute ist der Hafen Wien als Tochter der Wien Holding ein Unternehmen der Stadt Wien. Mit seiner trimodalen Anbindung an die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße fungiert er als eine der wichtigsten Güter-Kreuzungen in der Ostregion Europas. Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern ist er das größte Logistikzentrum Ostösterreichs und an eine perfekte Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur angebunden. Mit seinen drei Häfen, Freudenau, Albern und dem Ölhafen Lobau, und mit rund 200 am Standort angesiedelten Unternehmen mit bis zu 5.000 Arbeitsplätzen ist er einer der größten Arbeitgeber in der Region. Durch seine Lage an der Schnittstelle dreier `Ten-T-Korridore` gilt der Hafen Wien als wichtiger Hinterland-Hub der EU, vor allem für die großen Nordseehäfen und die adriatischen Häfen.

Informationen zum Unternehmen finden Sie unter www.hafenwien.com

Rückfragehinweis:

Mag. Dieter Pietschmann
Hafen Wien – Leitung Marketing & Kommunikation
T: +43 (0)1 72716-1654
M: +43 (0)664 455 76 86
E: pietschmann@hafenwien.com
www.hafenwien.com

Wolfgang Gatschnegg
Wien Holding – Konzernsprecher
T: +43 1 408 25 69 21
M: +43 664 82 68 216
E-Mail: w.gatschnegg@wienholding.at
www.wienholding.at