

Aus der Vergangenheit und über die Zukunft des Donauverkehrs in Wien.

Von Hugo Hassinger (†).

Oft schon ist beklagt worden, daß die größte Donaustadt, unser Wien, durch ihren Strom weder landschaftlich noch wirtschaftlich so stark beeinflußt wird, wie etwa Regensburg, Passau und Budapest, wo der Stadtkern von der Donau berührt und durch sie ein Großteil des Handels und Verkehrs dieser Städte bewältigt wird.

In Wien tritt nur ein kleiner Arm an den Stadtkern heran und dessen ehemals nicht unbedeutender Ruderschiffsverkehr ist heute fast tot und selbst das Dampfschiff auf diesem „Donaukanal“ ein seltener Gast. Die Dampfschiffahrt ist fast gänzlich auf die im Volksmund so benannte „Große Donau“ abgewandert, das heißt auf jenes am Anfang der 70er Jahre des 19. Jhdts. eröffnete Bett, wo die Wässer aller Donauarme in einem schwach rechts ausbiegenden Durchstich gesammelt wurden, eben mit Ausnahme des Donaukanals. Am rechten Ufer dieses Durchstiches zieht sich die Reihe der Lagerhäuser und der diesen vorgelagerten „Länden“ mit ihren Kranen und Getreidesaugern kilometerlang hin. Weiter abwärts haben Öltanks am Ufer Fuß gefaßt und unterhalb der Freudenau öffnet sich das Becken des Winterhafens, der bis vor kurzem ausschließlich ein Liegeplatz für die im Winter aus dem Stromverkehr zurückgezogenen Fahrzeuge war. In Wirklichkeit hatte also Wien gar keinen Donauhafen. Es war eine „Donauländestadt“, aber keine Hafenstadt. Der Strom ist zum Hauptkörper der Stadt und deren historischen Teil peripherisch gelegen und keineswegs so belebt, wie man das bei einer Millionenstadt annehmen sollte. Auch die Statistik bestätigt, daß der Güterverkehr auf der Donau durchschnittlich jährlich nur etwa ein Zehntel des Gesamtverkehrs von den in Wien aus- und eingeladenen Gütern umfaßte. Betraf dieser 1939 rund 10 Mill. t, so der Donauverkehr nur 1.2 Mill. t, wobei die ausgeladenen Güter weitaus die in Wien eingeladenen übertrafen und sich der Bergverkehr viel wichtiger erwies als der Talverkehr. Wenn Wiens Donauverkehr, gemessen an seinem Gesamtverkehr, also sehr bescheiden erscheint, so geht das in erster Linie darauf zurück, daß Wien einen großen Landverkehrsstern mit zahlreichen Strahlen besitzt und nur die Nordwest- und Südostlinie in diesem eine Wasserstraße ist. Doch das erklärt die Tatsache nicht völlig. Die Donau kann sich eben als Transportweg nicht mit dem Rhein und der Elbe messen, obgleich sie der zweitgrößte Strom Europas ist, denn sie kommt aus Gebieten, die keine Kohle und keine bedeu-

tende Industrie besitzen und geht in vorwiegend agrarische Landschaften, aus denen Getreide, Ölsamen, Tabak, Erdöl und auch Erze und Bauxit stromauf geschleppt werden, während es in der Talfahrt an entsprechenden Mengen von Rückfrachten gebreicht. Nur industrielle Stückgüter sind stärker vertreten als im Bergverkehr. Steine, Holz und Obst gehen jedoch auch heute noch in der Ruderschiffahrt von der oberen Donau nach Wien.

Die Donau fließt also gleichsam verkehrt und ihr größter Mangel bleibt, daß es in ihrem Einzugsgebiet nur bei Fünfkirchen und im Banater Bergland etwas Steinkohle gibt, die für den Betrieb des Dampferverkehrs ausreicht, jedoch keine Massengüter liefert, weshalb auch das Donaugebiet in seiner Industrialisierung hinter West- und Mitteldeutschland zurücksteht. Die Steinkohlenfracht hat Duisburg zum größten Binnenschiffahrtsbahnen Europas gemacht. Die Elbe nimmt in Böhmen und in Mitteldeutschland große Braunkohlenfrachten auf, die Oder hat Anschluß an das Berg- und Hüttenrevier in Oberschlesien, aber an der Donau gibt es nichts dergleichen. Jene Flüsse münden auch in die befahrensten Meere der Erde, die Donau aber in das abgelegene Schwarze Meer, dessen Randlandschaften zum Teil erst eine sehr junge Entwicklung der technischen Zivilisation aufweisen. Die Donau könnte aus ihrer Sackgassenstellung erst befreit werden, wenn sie durch Schifffahrtskanäle mit dem Einzugsgebiet der Nord- und Ostsee verbunden würde. Mit einem Schlag bekäme sie damit Ausfahrten in die Nord- und in die Ostsee und Anschluß an die bedeutendsten Kohlen- und Industriegebiete Europas. Ihr Güterverkehr würde sich vervielfachen und seine einseitige Entwicklung wäre überwunden, denn dann flöße der Verkehrsstrom in Gestalt von Kohlen- und Industriewaren auch talwärts in die Rohstoff- und Landwirtschaftsgebiete des Südostens. Wiens Stellung als Donauhafen würde einen außerordentlichen Aufschwung erfahren und die Donau könnte einen Großanteil des Gesamtverkehrs erobern. Dieser Zustand bestand ja einst, wenn auch in den bescheidenen Ausmaßen des mittelalterlichen Verkehrs, der nach Möglichkeit schlechte Landwege mied und die Naturwege der Wasserstraßen bevorzugte.

Hier soll nicht vom neuzeitlichen Donauverkehr, der 1928 in der Zeitschrift „Unsere Heimat“ eine Würdigung durch A. Becker (Die Donau und Wien) gefunden hat, die Rede sein, sondern es soll ein bescheidener Ausschnitt aus der Geschichte der alten Ruderschiffahrt auf der Wiener Donau geboten werden. Anschließend daran soll ein Ausblick auf die Zuriüstungen Wiens für den zukünftigen Stromverkehr eröffnet werden.

A. Die Donaulände von Altwien.

Der durch mannigfaltige Regulierung umgestaltete, rechte Donauarm bei Wien, das „Wiener Wasser“, der „Wiener Arm“, seit Ende des 17. Jahrhunderts auch als „Neuer Kanal“, später als Donaukanal bezeichnet, hat, wie aus dem Relief des Stadtbodens

hervorgeht, eine sehr starke rechtsseitige Erosionswirkung entfaltet, so daß er in die ältere, eiszeitliche Terrasse, auf der die Altstadt von Wien sitzt und wo das römische Lager stand, eine Steilböschung eingeschnitten hat. Diese tritt heute noch in den Straßenzügen deutlich hervor, so an den Stiegengäßchen, die von der Heiligenstädterstraße zur Hohen Warte, ferner zwischen den Hausgärten zur Döblingerhauptstraße führen. Im neunten Bezirk liegen die Vorstädte Althan, Thury, Liechtenthal und Rossau auf dem Anschwemmungsboden der Praterterrasse, während die Zeilen der Nußdorfer- und Währingerstraße auf der Hochfläche der Stadtterrasse verlaufen. Sie fällt mit einem Steilrand zur Liechtensteinstraße ab und dieser setzt sich nach einer Verflachung im Raume des Schottenringes zum Salzgries und Schwedenplatz fort und durchzieht jenseits des Wientaleinschnittes den dritten Bezirk. Hier liegen das Weißgerberviertel und Erdberg auf der Praterterrasse und darüber ziehen die Landstraße Hauptstraße und die Simmeringer Hauptstraße auf der Höhe der Stadtterrasse entlang, während das daruntergelegene Erdberger Mais und die Simmeringer Heide wiederum dem früheren Überschwemmungsgebiet, also der Praterterrasse, angehören. Besonders gut tritt der Steilrand am Neugebäude in Erscheinung. Sein ganzer Verlauf über den Wiener Stadtboden entstammt einer Zeit, als der Wiener Donauarm, der sich bei Nußdorf in zwei parallele Gerinne spaltete, mit seiner rechten Verzweigung gegen die Stadtterrasse drängte und durch Unterwaschung des Ufers Abbrüche desselben auslöste. Diese Zeit liegt aber weit zurück, denn in der geschichtlichen Entwicklung Wiens macht sich die stetige Tendenz bemerkbar, die Hauptmasse des Donauwassers gegen das Marchfeld, also gegen das linke Ufer zu drücken. So zog sich der Wiener Donauarm langsam vom Steilrand gegen Nordosten zurück und es versandete zunächst der der heutigen Liechtensteinstraße folgende Lauf. Der linke Ast des Nußdorfer Armes vereinigte sich in der Nähe der heutigen Augartenbrücke, später bei der heutigen Brigittabrücke mit dem rechten Arm und unterhielt mit ihm einige Querverbindungen. Schon in römischer Zeit scheint sich ein flacher, schmaler Uferstreifen zwischen dem Steilrandfuß der Stadtterrasse, auf der das Lager saß, und dem Donaulauf gebildet zu haben.

An der Nordostecke des Kastells glaubte F. Kenner die Anlage eines kleinen Hafenbeckens für die römische Flottille, die in Vindobona und Carnuntum ihren Standort hatte, annehmen zu können (Gesch. d. Stadt Wien, hg. vom Altertumsverein I, S. 92, Wien 1897), während man es jetzt an der Mündung des Tiefen Grabens vermutet¹.

Der Salzgries, an dem die von Oberösterreich und Salzburg kommenden Schiffe ihre Salzfracht entluden, verbreiterte sich schon

¹ Der Abstieg zu dem Hafen scheint sich am rechten Ufer des Ottakringerbachbettes (Tiefer Graben) zu dem von diesem in die Donau eingebauten kleinen Schuttkegel vollzogen zu haben.

im Hochmittelalter durch das Zurücktreten der Donau. Die Straße wurde in die mittelalterliche Ummauerung einbezogen und noch vor dieser blieb Raum am Flachufer für das Anlegen der Schiffe und ihre Entladung. Auch an der Nordwestecke der Stadt muß die Donau schon am Ausgang des Mittelalters zurückgewichen sein, denn die Kirche Maria am Gestade war von der Donau durch einen Flachuferstreifen getrennt.

In den folgenden Jahrhunderten wurde immer mehr über das Versanden des Wiener Armes geklagt und es bestand Gefahr, daß diese wichtige Lebensader der Stadt verloren ging zum Schaden ihrer Handelsbeziehungen, aber auch ihrer Wehrhaftigkeit. Durch zahlreiche Regulierungsbauten wurde versucht, bei Nußdorf eine größere Wassermasse dem seit Ausgang des 17. Jahrhunderts als „Neuer Kanal“ bezeichneten Wiener Arm zuzuführen und das völlige Ausbrechen des Stromes in das Marchfeld zu verhindern. Keine dieser Stromverbauungsarbeiten hatte jedoch nachhaltigen Erfolg. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelang es mit vervollkommenen technischen Mitteln, den neuen Donaudurchstich herzustellen und den Wasserstand des Donaukanals zu regulieren (vgl. V. Thiel, Geschichte der älteren Donauregulierungsarbeiten bei Wien, Jahrb. f. Landeskunde von Niederösterreich II, 1903 und IV und V, 1905—1906). Man sieht daraus, daß Wien gegen Naturkräfte schwer zu kämpfen hatte, um sich seine Stellung im Donauhandel zu erhalten.

Auch politische Ereignisse hatten den Donauverkehr stark beeinflußt. Hatte schon im Frühmittelalter der Salzhandel eine Blüte erreicht, so belebten die Kreuzzüge im Hochmittelalter den Strom. Die mit Byzanz angeknüpften Handelsbeziehungen dürfen allerdings nicht überschätzt werden. Wichtiger war, daß Wien ein Stapelplatz für die von oberdeutschen Kaufleuten gebrachten Waren bildete, die die Wiener nach Ungarn weiter verhandelten. Von dort kamen Getreide, Vieh und Wein. Doch diese Fäden rissen ab, als sich im 16. Jahrhundert die türkische Macht des mittleren Donaubeckens bemächtigte. Wien wurde zeitweise Endstation des Donauverkehrs oder seine Reichweite beschränkte sich auf Westungarn. Eine grundlegende Besserung dieser Verhältnisse trat erst seit Ende des 17. Jahrhunderts ein, als der Handel mit dem wiedereroberten Ungarn aufblühte. Auch Auswanderer aus Südwestdeutschland zogen durch Jahrzehnte über Wien nach Ungarn. Doch gerade um diese Zeit war die Donauschiffahrt bei Wien sehr erschwert und oft mußten Schiffe vor der Einfahrt in den Wiener Arm leichtern und einen Teil ihrer Fracht im Wiener Vorhafen Nußdorf liegen lassen. So wurde die Wiener Lände, die sich vom Rotenturmtrakt flußauf bis an die Mündung des Alsbaches und jenseits desselben, an Breite zunehmend, bis in die Rossau (Ob. Werd) fortsetzte, nicht immer voll ausgenützt und teilte sich in ihrer Funktion mit dem Nußdorfer Vorhafen. Die älteste Ansicht Wiens von der Donauseite im Babenberger Stammbaum in Klosterneuburg aus dem Ende des 15. Jahr-

hunderts und der Holzschnitt in Hartmann-Schedels Weltchronik 1493 zeigen deutlich den außerhalb der Mauern liegenden Vorstrand. Jenes Bild veranschaulicht auch die Bootfahrt auf der Donau. Wer die Stadt aufsuchte und kostbare Waren mitbrachte, entstieg wohl hier am Rotenturmtor dem Schiff, wo auch die Schlagbrücke den Donaukanal überquerte. Hier kamen die Waren über den Tabor und durch den unteren Werd, die spätere Leopoldsstadt, aus dem Marchfeld, dem Wein- und Waldviertel, aber auch Handelsleute aus Böhmen, Mähren, Schlesien, Polen und gelegentlich aus Rußland in die Stadt. Weiter aufwärts am rechten Ufer öffnete sich im Salzturm das Salztor und führte zum Salzgries. Wiederum ein Stück flussauf lagen vor dem Werderstor die Holzplätze, die sich bis in den Oberen Werd erstreckten. Hier legten die Flöße an.

Der treffliche Plan von Bonifaz Wohlmut von 1547 zeigt die Uferszenen bei diesen Anlegeplätzen. Gegenüber sieht man im Unteren Werd Fischerstände und weiter aufwärts die kleine Insel Schütt mit ankernden Kähnen. Eine zweite Insel ist mit dem Oberen Werd durch eine Brücke verbunden. Hier stand das kaiserliche Arsenal und ankerte das Wiener „Flußstreitschiff“. Ferdinand I. verlegte das Arsenal auf das Stadtufers. Hier bildete es einen imposanten Block an der Nordwestecke der Stadt zwischen dem Werderstor und dem Schottenstift, bewehrt durch vorgebaute Basteien. Dieser Anbau an die turmbekrönte Stadtmauer wurde durch das Neutor erschlossen. In das Arsenal führte von der Donau her ein Kanal und speiste den Stadtgraben vor den Basteien. Hier war nun der neue Standort des Flussstreitschiffes und daneben stand eine Werft.

Das prächtige Vogelschaubild der Stadt Wien von Jakob Hoefnagel von 1609 zeigt im Vordergrund die Wiener Donauländer in großer Belebtheit. Da geht oberhalb der Mündung des Wienflusses ein „Gegenzug“ stromauf, den im Wasser watende Pferde ziehen, da es hier noch keinen „Treppelweg“ oder „Hufschlag“ gab. Mit Mühe wird das große Boot, eine „Hohenau“ geschleppt. Abwärts gehen in der „Naufahrt“ Platten und Zillen² von denen die letzten auch im Gegenzug verwendet werden, während erstere gleich den holzbringenden Flößen zerlegt und als Holz verkauft wurden. Auch Fischerboote beleben den Fluss. Fahrzeuge verschiedener Art liegen längsseits an Kaimauern oder an Pallisaden vertäut oder sind dort, wo das Ufer noch im natürlichen Zustand ist, mit dem Kiel auf dieses gezogen. Zu beiden Seiten des in das Arsenal führenden Kanals sieht man Holzplätze und Männer mit dem Zerlegen der Flöße beschäftigt. Stückgüter aller Art und ein Stapel von Mühlsteinen liegen am Ufer und man sieht bis zur Schlagbrücke hinab Kähne in drei Reihen längsseitig an einer Ufermauer liegen. Treppen führen von ihnen hinauf zu den gedeckten Magazinen.

² Über die im Donauverkehr zur Zeit der Ruderschiffahrt üblichen Fahrzeugtypen vgl. E. Neweklowsky im Wiss. Donauführer, Wien 1939.

Hatten die Flößer am Floßplatz beim Werdertor ihre Arbeit vollendet, dann wanderten sie mit ihrem Werkzeug auf dem „Flötzersteig“, der diagonal über die Höhen des heutigen achten Bezirkes gegen die Grenze von Ottakring und Breitensee nach Hütteldorf zog. Hier führt der Steig noch heute diesen Namen. Auf dem Weg durch das Wiental kehrten die Flößer in ihre oberösterreichische oder salzburgische Heimat, in die Täler der Enns, der Steyr, der Alm, der Traun, Ager und Salzach zurück.

Auch das Vogelschaubild von Wien und Umgebung, das 1683 der Niederländer Follbert van Alten-Alien entworfen hatte, vom Standort der noch ländlichen Hochflächen des heutigen achten und neunten Bezirkes, also von der Höhe der „Arsenalterrasse“ gesehen, zeigt das lebhafte Getriebe an den Floß- und Holzplätzen der Rossau. Man überblickt den Lauf der Donau durch Wien und seine Vorstädte sehr schön: Die erste genaue kartographische Darstellung der in Arme verzweigten Donau findet sich auf der Karte von Wien und Umgebung, die Leander Anguissola und Jakob Marinoni 1706 herausgaben. Hier wird das Verhältnis des „Alten Armes“ der Donau und des „Neuen Kanales“ unterhalb von Nußdorf und das damalige Bild der inselreichen Aulandschaft völlig klar und es zeigt sich zum ersten Mal die von dem neuen Linienwall umschlossene Einheit der Altstadt und der wieder aufgebauten Vorstädte (vgl. M. Eisler, Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes, Wien 1919).

Seit dem Ende des 17. Jahrhunderts zeigte der Donauverkehr eine steigende Bedeutung. Auch die Reichweite ihres Verkehrs hatte durch die Zurückdrängung der Türken in Ungarn zugenommen. Ab 1696 gingen Personenschiffe wöchentlich von Regensburg, seit 1712 von Ulm, seit 1754 von Linz nach Wien. Diese „Ordinarischiffe“ landeten beim Rotenturmtor. Als man zu Anfang des 19. Jahrhunderts in Wien dazu überging, Straßen und Plätze mit den Granitwürfeln von Mauthausen zu pflastern, begannen sich an die Holzlager der Rossau große Steinwürfellager anzuschließen.

Auch in den Straßennamen wirkt sich die Erinnerung an die Funktion der alten Wiener Schiffslände aus. In der Floßgasse in der Leopoldstadt gegenüber dem Anlegeplatz der Flöße und in der Großen Schiffsgasse gab es Gasthöfe und Herbergen für Schiffsleute. 1655 übersiedelte das kaiserliche Schiffsamt aus dem Arsenal nach dem Unteren Werd und hier erinnert noch die Schiffamtsgasse an seinen bis 1785 währenden Bestand. Die ihm angeschlossene Schiffswerft wurde 1763 nach Klosterneuburg verlegt. Am Salzgries standen nicht nur die Häuser der privilegierten Salzverkäufer, der Salzer, deren Zeche die Ruprechtskirche zu erhalten hatte, sondern auch viele Einkehrwirtshäuser für die Salzschiffer. Die Fischerstiege trug ihren Namen schon im 14. Jahrhundert und das alte Salztor wurde später in Fischertor umbenannt. An der Fischerstiege und dem Kienmarkt, dem jetzigen Ruprechtsplatz, lag auch das alte Praghaus, das 1775 zum Salzamtsgebäude umgebaut wurde.

1829 brach für die Donauschiffahrt eine neue Zeit an. Die *Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft* war gegründet worden und am 17. September 1830 trat das Dampfboot „Franz I.“ die Probefahrt von der Schlagbrücke (später Ferdinands-, heute Schwedenbrücke) im Wiener Donaukanal nach Pest an. Im Herbst 1835 fuhr die „Marie Anna“ zum ersten Mal nach Linz und schon erschien auch der erste bayrische Dampfer „Ludwig I.“ von Regensburg in Wien. Die Ruderschiffahrt ging seit Aufnahme des Dampferverkehrs immer mehr zurück. Dadurch verödete die Wiener Lände am Donaukanal (vgl. E. Neweklowsky, im „Wissenschaftlichen Donauführer“, Wien 1939), aber auch die Dampfschiffahrt kam hier nicht recht zur Geltung. Nur kleine, den Personenschiffahrtsverkehr nach Preßburg dienende Fahrzeuge gingen unterhalb der Wienflußmündung vom Gebäude der DDSG ab. Der Güterverkehr wanderte ganz nach der großen Donau ab, mit Ausnahme der Obst-, Holz-, Fisch- und Steinkähne, deren Zahl von Jahr zu Jahr geringer wurde. Der Kanal war ja nicht für tiefergehende Fahrzeuge geeignet und nur leichte Motorboote brachten vor dem zweiten Weltkrieg auch Waren in die Magazine unter den Kaimauern. Die Personenschiffe nach Budapest gingen vom Praterspitz ab und vor Eröffnung des neuen Strombettes wurden größere Frachtschiffe am Kaiwasser, an der Brückenstraße, die vom Tabor ins Marchfeld führte, abgefertigt. Kopfstation für die Personendampfer nach Linz war Nußdorf. So verlor der Kanal durch den Rückgang der Ruderschiffahrt und die Verlegung des Reise- und Güterverkehrs an die große Donau seine Belebtheit. Die Donauschiffahrt entfremdete sich der Stadt. Wohl wurde das neue Strombett etwas näher an die Stadt gerückt, aber der Großteil der Wiener kam selten an die neue Donaulände. Man sah sie nur, wenn man auf einer der drei Eisenbahn- oder zwei Straßenbrücken über den Strom fuhr. Erst die Zunahme des Badebetriebes und des Rudersportes, die Strandbäder auf dem Gänsehäufel haben in neuerer Zeit die Donau dem Leben der Wiener wieder etwas näher gebracht.

B. Der Leidensweg der Wiener Kanalprojekte.

Der Gedanke, die Donau mit anderen Flußgebieten zu verbinden, ist alt. Karl der Große versuchte die Herstellung eines Donau-Main-Kanales und der Luxemburger Karl IV. wünschte seine Prager Residenz durch die Verbindung der Moldau mit der Donau zur besonderen Blüte zu bringen. Doch alle diese Pläne gingen weit über das technische Können ihrer Zeit hinaus. In den Tieflandstaaten Europas, in England, Frankreich, den Niederlanden fand die Verbindung der Flüsse durch Kanäle infolge der niedrigen Wasserscheiden verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten und hier in Westeuropa war auch die Kapitalorganisation weiter fortgeschritten als in Österreich. Hier waren die großen Reliefunterschiede das größte Hindernis der Durchführung von Kanalprojekten. Doch als im Zeitalter des

Merkantilismus der Ausbau von Land- und Wasserstraßen, die den Mittelpunkt des Staates mit den Provinzen verbinden sollten, um dem Handel eine höhere Entwicklung zu geben, allenthalben gepflegt wurde, da begann man auch in Österreich sich mit Kanalprojekten intensiver zu befassen. Besonders bewegt gestaltete sich die Geschichte des Planes einer Verbindung der Donau mit der Oder. Man kann den Leidensweg dieses Projektes durch Jahrhunderte verfolgen. Schon 1548 wendete sich König Ferdinand I., der ja auch Landesherr von Schlesien und damit Nachbar Brandenburgs geworden war, an den Kurfürsten Joachim IV., um die Verbindung der Oder und der Spree anzuregen. Tatsächlich wurde dieser Kanal 10 Jahre später begonnen, dann aber erst zwischen 1662 und 1669 vollendet. 1633 nahm Ferdinand II. den Gedanken einer Donau- und Marchverbindung auf, und die mährischen Stände, besonders der Landeshauptmann Johannes Graf von Rottal, der das Gmundner Salz nach Mähren und Schlesien bringen wollte, setzten sich für eine Schiffbarmachung der March ein. 1653 ergeht ein kaiserliches Reskript in dieser Sache, die als ein Vorteil für die Beförderung des Kommerzes und der Wohlfahrt der Erbländer bezeichnet wird. Schon 1652 hatte der Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg bei Kaiser Ferdinand III. die Anregung gegeben, eine March- Oderverbindung herzustellen, um für seine Wasserstraßen daraus Nutzen zu ziehen. Auch die Mährischen Stände fassen 1653 und 1659 einen gleichsinnigen Beschuß. Tatsächlich wurden 1659 nach Vollendung des Oder-Spreekanals durch ein kaiserliche Hofdekret der Auftrag zum Studium der March-Oderverbindung gegeben. Widerstände gingen von den Mühlenbesitzern an der March aus und ergaben sich auch aus der politischen Lage. Raubkriege und Türkennot waren friedlichen Unternehmungen abhold. Man sieht also, daß der Beginn der Planung der Wasserstraßen, die eine Verbindung zwischen Ostsee und Donau herbeigeführt hätten, schon 400 Jahre zurückreicht.

Auch die Holländer interessierten sich zeitweise für das Projekt, denn sie wollten die unterbundene Einfuhr von französischen Weinen und Branntweinen durch den Bezug österreichischer Weine ersetzen. Doch der Friede von Nymwegen brachte eine Wiederaufnahme der französisch-holländischen Handelsbeziehungen. Immerhin beschäftigte sich ein holländischer Wasserbaumeister Lothar Vogemonte, der seit 1622 in Wien lebte, weiterhin mit dem Projekt und er veröffentlichte in Wien eine Dissertation über den Nutzen und die Möglichkeit einer Verbindung der Donau mit der Oder, der Weichsel und Elbe durch einen Schiffahrtskanal und 1712 ließ er eine Schrift „Wie Deutschlands Wohlstand durch Schiffbarmachung und Vereinigung seiner Flüsse zuwege gebracht werden könne“ erscheinen. Eine Karte von Mähren und Schlesien war beigegeben. Der Verfasser schätzte die Dauer der Fahrt von Wien nach Hamburg—Stettin und Danzig auf acht Tage. Von Kaiser Leopold I.

liegt ein Reskript von 1701 vor, das anordnete, daß die Schiffbarmachung der March und der Herstellung der March-Oderverbindung in Angriff zu nehmen sei. Wiederum schien das Projekt vor seiner Ausführung zu stehen. Doch der spanische Erbfolgekrieg nahm im nächsten Jahrzehnt die Kräfte der Erbländer stark in Anspruch (vgl. H. Hassinger, *Die mährische Pforte und die benachbarten Landschaften*, Abhdl. d. Geogr. Ges. i. Wien 1914, S. 301—313 und M. Fichna, *Untersuchung zur Geschichte des Donau-Oderkanalprojektes*, Diss. Wien 1915).

Interessant ist es übrigens, daß Vogemonte auch eine Verbindung der Donau mit der Moldau und zwar über den Kamp, die Zwettl und Lainsitz oder über die Feldaist in Oberösterreich vorschlug und daß der böhmische Kreishauptmann Franz Leopold Woraiczicky von Pabinow 1711 die Herstellung eines Donau-Moldaukanales über die Mühl anregte (Thiel, a. a. O., 1905—1906, S. 5). Unter Karl VI. betrieb der Olmützer Ratsherr Christoph Dimbter das Projekt der Schiffbarmachung der March von Olmütz bis Theben und der kaiserliche Obrist, Wachtmeister Norbert Wenzel von Linck, legt 1719 dem Kaiser seine schöne Karte des Marchfusses vor mit Einzeichnung der Kanaltrasse, die von Poruba an der Betschwa die Wasserscheide zur Oder überschreitet. Im Titel der Karte wird gesagt „dadurch die Schiffahrt und Handelschaft vom Teutschen bis in das Schwartz Meer eingericht worden“. Auch ein Projekt von 1780 setzt fast an derselben Stelle bei Löschna den Übergang über die Wasserscheide an, den auch das österreichische Projekt von 1901 übernahm.

Der Gedanke des Donau-Oderkanalbaues blieb auch in der Folgezeit lebendig. Doch die fast ununterbrochenen Kriege, die Österreich bis 1815 zu führen hatte, ließen an keine Ausführung denken. Bemerkenswert ist, daß in einem Projekt von 1805 (Patriotisches Tagblatt) an einen Kanalbau neben der March statt an ihre Schiffbarmachung gedacht wurde.

Ein sehr bedeutender österreichischer Wasserbauer Hofbauratsdirektor Schemel trat 1824 mit einem ganz Österreich umfassenden Wasserstraßenprojekt hervor. Als der Wiener Kongreß den Grundsatz der freien Schiffahrt auf den Flüssen der Kongreßstaaten ausgesprochen hatte, und 1822 eine Elbe-Schiffskonvention ins Leben getreten war, dachte er diese auch für Österreich dadurch nutzbar zu machen, daß die Kanalverbindung Donau—Elbe von der March zur Wilden Adler und Elbe einerseits und über die Betschwa—Oder—Weichsel andererseits hergestellt würde (vgl. Thiel, a. a. O., S. 34). Der fruchtbare Gedanke, den beiden Kanälen einen gemeinsamen Stamm zu geben, trat hier zum ersten Mal in Erscheinung. Der Aufschwung des Eisenbahnwesens ließ bei vielen Wirtschaftspolitikern die Meinung aufkommen, die Wasserstraßen hätten sich überhaupt überlebt und die Zukunft gehöre ausschließlich den Schienenwegen. Erst in der Gründerzeit beschloß der österreichische Reichsrat 1873

ein Gesetz über die Oder-Donaukanalverbindung. Der bald darauf folgende wirtschaftliche Zusammenbruch infolge gewagter Spekulationen verschob die Kanalprojekte abermals um fast drei Jahrzehnte. Das Wasserstraßengesetz von 1901 sah eine Verbindung Wiens mit dem Kohlenrevier von Mährisch-Ostrau und die Fortsetzung des Kanales zur Weichsel und zum Dnestr vor. Es war ein innerösterreichischer Kanal und es war noch nicht die Rede davon, wie er durch Anschluß an die Oder in Preußisch-Schlesien ein internationaler geworden wäre, wodurch sich seine Rentabilität wesentlich gehoben hätte. Die Zweifel an dieser Rentabilität bestanden aber auch deshalb nicht zu Unrecht, da die Nordbahn als Kohlenbahn sehr leistungsfähig und der Staat 1907 ihr Besitzer geworden war. Die Staatsverwaltung befürchtete also jetzt eine Konkurrenz zweier eigener Verkehrswege. 1911 brachte eine Wasserstraßengesetznovelle eine Verschiebung des Kanalbaues, doch waren Vorrarbeiten dafür im Betschwa-, Oder- und Weichselgebiet bereits im Gange. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges legte das Werk völlig still. Die tschechoslowakische Regierung nahm das abgeänderte Projekt wieder auf und wollte den Kanal von Südmähren über die Slowakei nach Theben, bzw. Preßburg führen. Eine dritte Umformung erfuhr das Projekt durch die Protektoratsregierung im Einvernehmen mit der Reichsregierung. Wien, wo man sich schon 1904 mit Rücksicht auf den Hafenbau bei Abgrenzung des XXI. Bezirksgeländes im Marchfeld gesichert hatte, sollte die Kopfstation des Donau—Oder- und Donau—Elbkanals werden. Man nahm in der Lobau auch den Aushub eines Hafenbeckens in Angriff. Der Zusammenbruch von 1945 legte vorerst auch diese Arbeiten still, doch sind sie heute bereits von der tschechoslowakischen wie von der österreichischen Regierung wieder aufgenommen worden. Der Kanal würde sowohl in Preßburg (Bratislava) wie in Wien eine Kopfstation erhalten. Für die Tschechoslowakei bedeutet eine Böhmen und Mähren mit der Slowakei verbindende Wasserstraße, die im Preßburger Hafen, dem Ausfallstor des tschechoslowakischen Handels nach dem Südosten, mündet und der Zusammenschluß der tschechoslowakischen und polnischen Wasserstraßen an der Oder und Weichsel erst volle Auswertung ihrer europäischen Lage. Dieselben Gesichtspunkte sind aber ebenso für die zukünftige Stellung Wiens und Österreichs in Europa maßgebend. Die Lahmlegung des österreichischen Donauverkehrs und die wachsende Entfremdung der europäischen West- und Oststaaten hat die Lösung der mitteleuropäischen Wasserstraßenfragen neuerlich gelähmt.

Eine bei Wien ausmündende meridionale Wasserstraße würde die beiden Hauptabdachungen Europas verbinden. Sie würde aber eine Fortsetzung nach dem Süden verlangen, um das Verkehrskreuz Westeuropa—Orient, Ostsee—Adria auch im Wasserverkehr zu

nützen. Ein solcher Donau-Adriakanal läge wohl auch im Interesse der Tschechoslowakei, Ungarns und Jugoslawiens. Sein Ausbau würde aber eine internationale Zusammenarbeit voraussetzen. Mit Umgehung des Ostspornes der Alpen müßte ein solcher Kanal von Wien in das Burgenland geführt und mit dem von Preßburg kommenden Ast verbunden werden, um der Raab, der Mur, Drau und Save zuzustreben. Schwierig bleibt der Übergang über den Karst nach Triest oder Fiume. Mit einem solchen Donau-Adriaprojekt eines Anonymus beschäftigte sich schon der Hofkriegsrat zur Zeit Karls VI. und zu Ende des 18. Jahrhunderts nahm sich die privilegierte Canal- und Bergbau-Compagnie seiner Ausführung an. Man baute 1797 bis 1803 an dem viel zu kleindimensionierten Wiener Neustädter-Kanal, der bis an die Leitha ging und dessen Betrieb der Staat übernahm, um ihn 1869 an die erste österreichische Schiffahrts-A.G. abzugeben (vgl. F. Umlauft, Der Wiener Neustädter Kanal, Mitt. d. Geogr. Ges. Wien 1894). Dieser Torso eines europäischen Kanals hatte für die Versorgung Wiens mit Obst, Gemüse, Braunkohle und Holz immerhin einige Bedeutung. Wir würden heute den Bestand einer solchen nützlichen Verkehrslinie zur Versorgung Wiens sehr begrüßen. Die im Wiener Becken gebauten Eisenbahnen überquerten aber den als überholt geltenden Kanal so niedrig, daß an eine Durchfahrt nicht mehr zu denken war. So verfiel er nach 1879, als sein Verkehr eingestellt wurde und diente nur da und dort noch als Fabrikskanal. Anstelle seines Wiener Hafenbeckens steht heute die Stadtbahnstation Hauptzollamt. Nur der Verbindungsbahneinschnitt bis zum Aspangbahnhof erinnert noch an die alte Kanalstraße. Das Ende dieses ersten österreichischen Schiffahrtskanals war wenig rühmlich. Hoffen wir, daß das Projekt des Donau—Oderkanals mit Anschluß des Donau—Elbe-kanals nach jahrhundertelangen Kämpfen sich in absehbarer Zeit verwirklichen läßt, und daß in einer zweiten Bauphase der Ausbau eines Donau—Adriakanals folgen kann. Freilich ist der derzeitige politische Zustand Europas allen diesen Projekten abträglich. Alles wird davon abhängen, ob es gelingt, Mitteleuropa zu befrieden und zu einem gemeinsamen Wirtschaftsleben zu bringen.

C. Der Wiener Hafen und der Ausbau Wiens zur Donaustadt.

Die vorangegangenen Ausführungen haben ergeben, daß Wien seine von Natur aus bestimmte Veranlagung als Knoten von Land-, Wasser- und Luftverkehrswegen noch nicht zur Reife gebracht hat. Der Wasserweg des Donaustromes kann erst durch die Einbindung in das mitteleuropäische Wasserstraßennetz zur vollen Entfaltung kommen. Die natürliche Veranlagung des europäischen Flußnetzes verlangt die Herstellung des Rhein—Main—Donauweges im Süden, die Verbindung zwischen dem deutschen Mittellandkanal und der oberen Oder, der oberen Weichsel und mit dem Dnestr in der Mitte und eine dritte Linie im Norden, die sich von der mittleren Weichsel

zum Dnestr fortsetzt. Diese drei West-Oststränge würden durch die meridionalen Verbindungen Weichsel—Oder—Donau—Elbe—Donau verklammert werden und dem Marchbecken käme es zu, diese beiden Kanallinien vereint gegen Wien zu führen, wo sie Fortsetzung durch den Donau—Adriakanal zur nördlichsten Bucht des Mittelmeeres finden müßten (vgl. J. Schwarzl, Die europäische Wasserstraßenpolitik, Berichte und Informationen Salzburg, 18. X. 1946).

Die europäischen Wasserstraßenpläne beeinflussen in hohem Maße auch das zukünftige Baubild Wiens. Wo heute der Strom peripherisch das Stadtgebiet schneidet, soll ein neues Verkehrs- und Handelszentrum entstehen, eine Aufgabe städtebaulicher Natur, die auch untrennbar verbunden ist mit einer Neugestaltung des Strombaues bei Wien. Gegenwärtig kehrt die historische Stadt dem Strom ihre Rückseite zu und entbehrt hier einer repräsentativen Front und einer würdigen Eintrittspforte. Die Schiffslände mit ihren Magazinen, Gleisen und Verschubbahnhöfen verbaut das Bild der Stadt und erschwert den Zugang zu ihr. Hier sollten öffentliche Gebäude und ein großzügig gestaltetes Ausstellungsgelände mit einem monumentalen Mittelstück, wie es die Rotunde war, an den Strom gerückt werden und für große Hotelbauten wäre Raum. Die weitgehende Zerstörung des II., XX. und XXI. Bezirkes durch den Krieg und die Errichtung neuer Hafenanlagen könnten die teilweise Abräumung des Geländes der rechten Donaulände und die Umgruppierung ihrer Industriebauten erleichtern. Soll die Donau für Wien wieder gewonnen werden, so müßte aber auch das linke Stromufer eine Umgestaltung erfahren und die jungen unfertigen Großstadtteile im Marchfeld in ein engeres Verhältnis zum Strom und zur rechtsseitigen Stadt treten. Gegenwärtig bleiben sie von der Donau durch ein fast einen halben Kilometer breiten und über 20 Kilometer langen Ödlandsstreifen, das Inundationsgebiet, getrennt. Am linken Ufer kann derzeit kein Schiff anlegen, keine Industrie mit der Donau in Beziehung treten und keine Fähre mit dem Gegenufer verkehren, ohne Durchwanderung des Überschwemmungsgebietes. Schon vor zwanzig Jahren hat Baudirektor Ing Ludwig Brandl einen Plan ausgearbeitet, wie das Ödland des Überschwemmungsgebietes verschwinden und trotzdem der Hochwasserschutz Wiens verbessert werden könnte. Auch die linksufrige Stadt würde einen Hafen mit Industrieanschluß erhalten. Das Projekt sah eine linksseitige Verbreiterung des Strombettes um 150 m vor. Der verbleibende Reststreifen des Inundationsgebietes (340 m breit) würde durch einen 70 m breiten Kanal, der sowohl der Hochwasserabfuhr wie der Schifffahrt dient und an zwei Staustufen 24.000 PS Wasserkraft (140 Mill. Kwh) erzeugen könnte, zwischen Strebersdorf und Albern zweigeteilt werden. Ein Stichkanal müßte ihn mit der Wasserfläche der alten Donau verbinden, um hier einen Großhafen anlegen zu können. Zu beiden Seiten des Kanals würde das Gelände bis über den Hochwasserspiegel aufgeschüttet und mit Industriebauten, aber

auch mit Spiel- und Sportplätzen und Gartenanlagen besetzt werden. Ein Eventualprojekt sah die Führung des Kanals außerhalb des Überschwemmungsgebietes vor (vgl. L. Brandl, Wien als Donauhafen, Wien 1946, Manuskript). Die Voraussetzungen dieses großzügigen Projektes sind teilweise heute allerdings verändert, da während des Krieges andere Schritte zur Lösung der Hafenfrage unternommen wurden. Abgedichtet durch die Kriegszensur sind sie der Bevölkerung Wiens erst 1946 zur Kenntnis gelangt. Die Wiener erfuhren jetzt erst, daß ihre Vaterstadt schon einen Hafen besitzt und weitere Hafenbecken im Bau sind. Freilich sind alle Verkehrs anlagen an der Donau, die alten an der Lände und die neuen, die auch schon Vorsorge treffen für die bei Wien einmündenden Wasser straßen, durch den Krieg schwer beschädigt worden. Der Winter hafen wurde vergrößert und aus einem Schiffsliegeplatz zu einem immer benützbaren Umschlagplatz gemacht. Unterhalb von Wien ist bei Albern ein neues Hafenbecken entstanden, weitere sind geplant und nach ihrer Lage könnte hier auch die Einmündung eines Donau Adriakanals erfolgen. Fünf Silos, von denen einer fertiggestellt ist, werden sich hier erheben. Das ausgebaute Hafenbecken soll als Freihafen, also als internationaler Stapelplatz funktionieren (vgl. E. Exel, Der unbekannte Hafen von Wien-Albern. Ein Beitrag zur Geschichte des Freilandhafengedankens in Wien, Technik und Wirtschaft, Wien, August 1947). Am linken Stromufer ist gegenüber Albern in der Oberen Lobau ein Hafenbecken entstanden, von dem aus ein Stichkanal zum Donau—Oderkanal nach Angern an der March führen wird. Hierher käme also die österreichische Mündung des Donau—March—Oder, bzw. Elbekanales zu liegen. Hier mündet auch die Erdölleitung von Zistersdorf aus, erhebt sich eine Ölraffinerie und es steht Ge lände für weitere Industriebauten zur Verfügung. Diese Hafenbauten werden wohl zu einer Abänderung des oben gezeichneten Projektes führen müssen, aber seine Grundgedanken: Verbesserung des Hoch wasserschutzes Wiens und Beseitigung des Inundationsgebietes sollten wohl mit einer großzügigen städtebaulichen Gestaltung des Wiener Donaugeländes zur Rechten und zur Linken des Stromes in Einklang gebracht werden. Das Ziel muß bleiben, Wien für die Donau und die Donau für Wien zu gewinnen und die Donaumetropole zu einem europäischen Binnenschiffahrtshafen und Wasser straßenknoten ersten Ranges werden zu lassen. Das ist eine euro päische Aufgabe, deren erfolgreiche Lösung nicht wenig dazu beitragen könnte, Mitteleuropa wieder zu wirtschaftlicher Blüte zu bringen, die jetzt durch die Stilllegung des Donauverkehrs wesent lich behindert wird.

Der Wiener-Neustädter Canal.

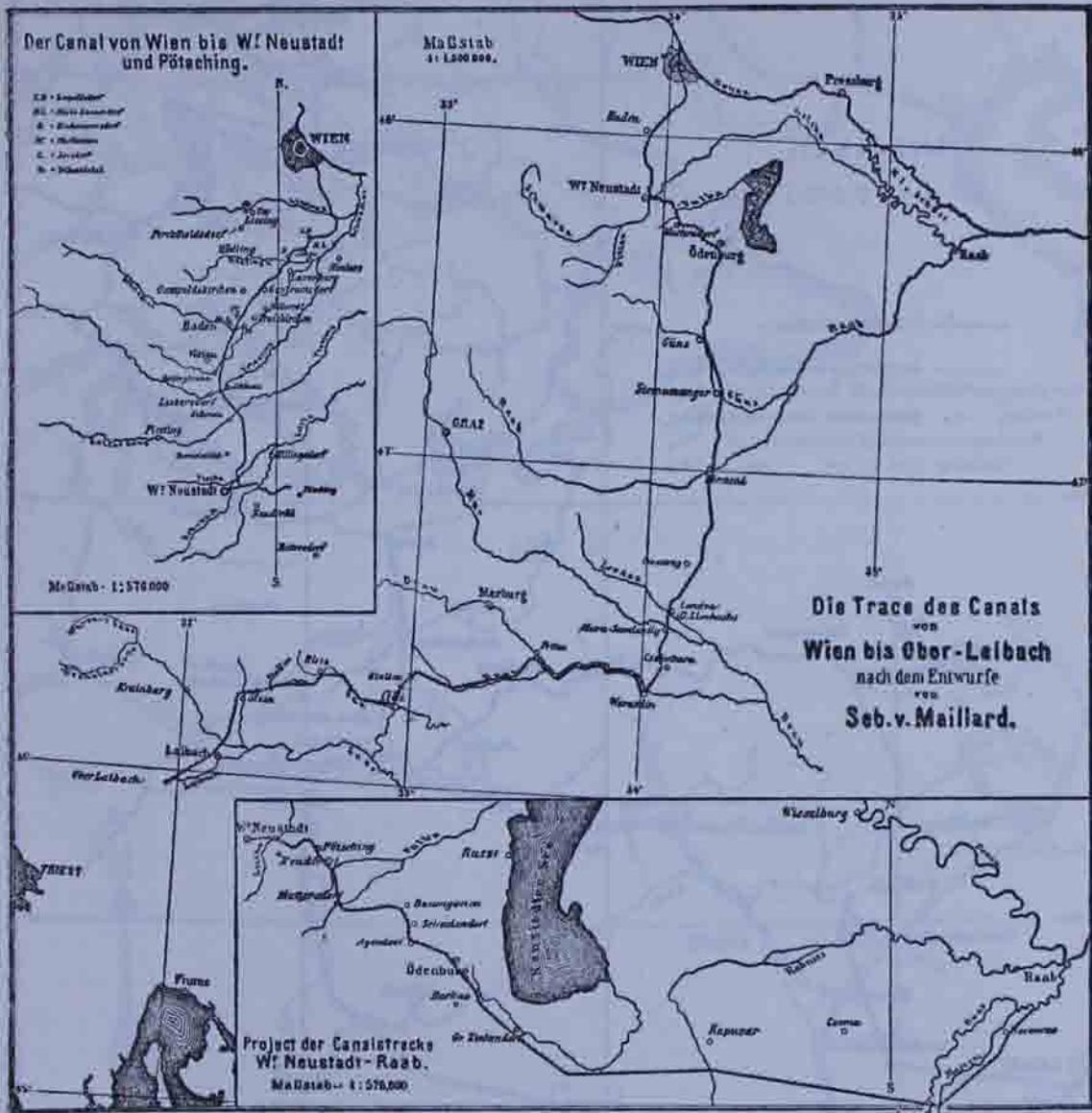


Abb. 1.

Die Canalverbindung zwischen WIEN und TRIEST-FIUME nach dem Project von F. J. Maire, Entworfen von Professor Dr. Friedrich Umlauf.

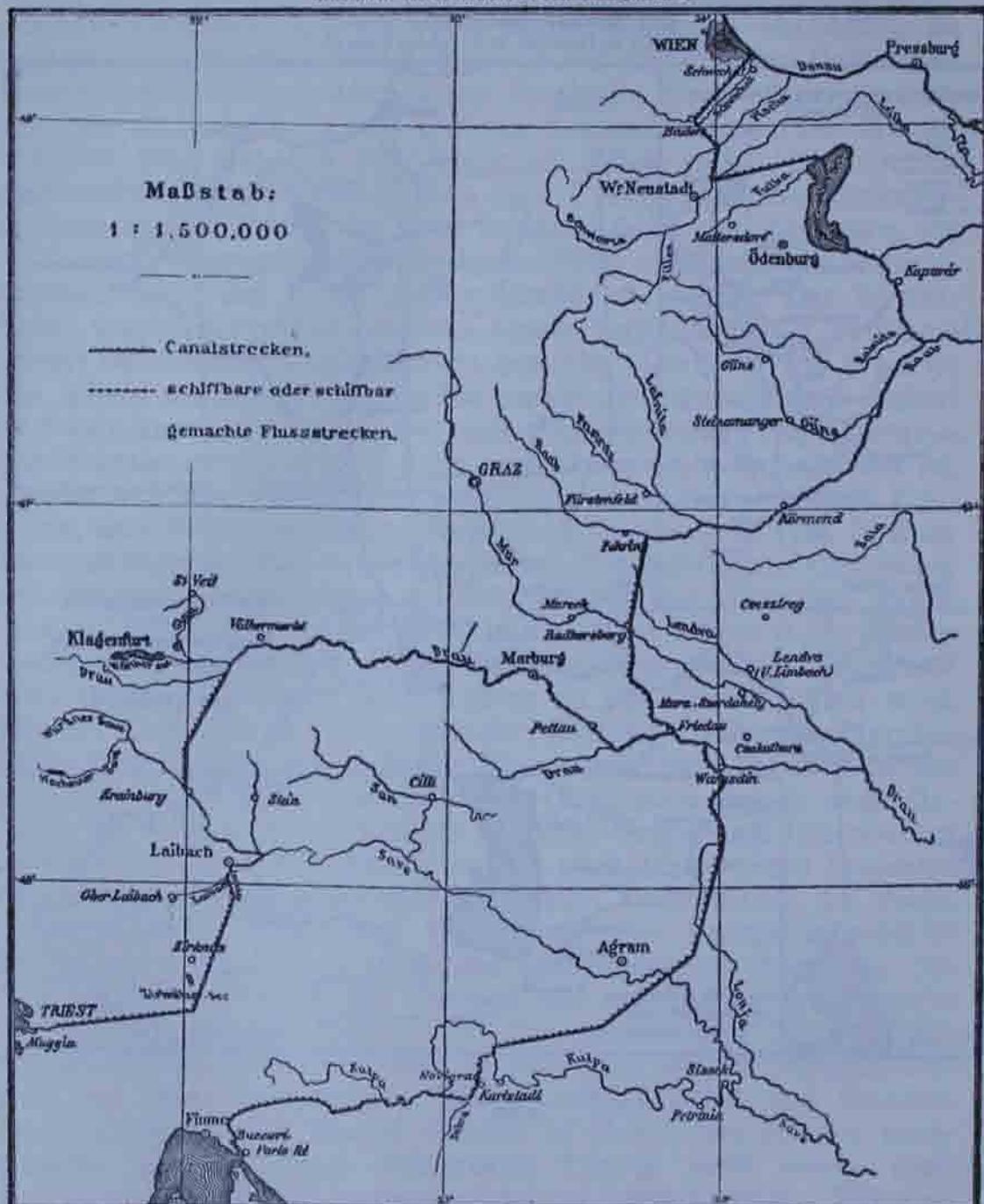


Abb. 2.

Vergangenheit und Zukunft des Donauverkehrs in Wien

77

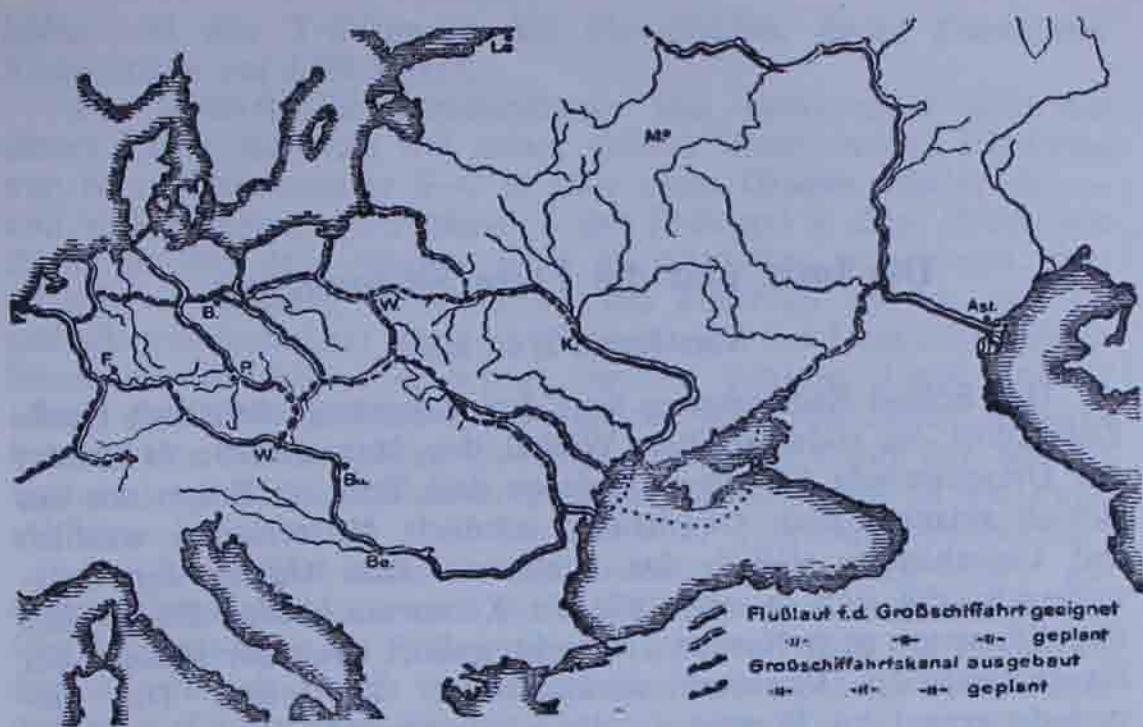


Abb. 3.

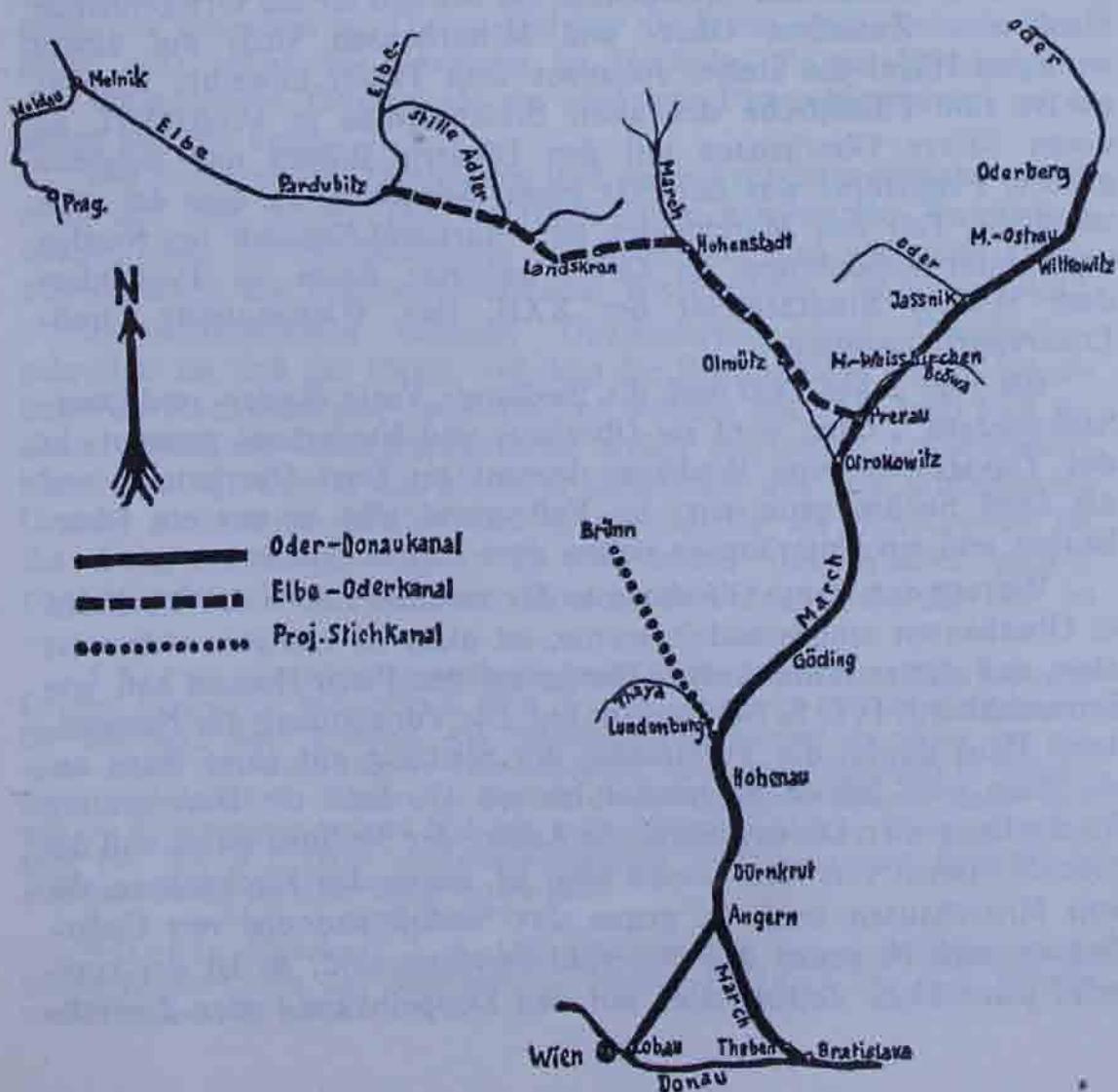


Abb. 4.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich](#)

Jahr/Year: 1949

Band/Volume: [30](#)

Autor(en)/Author(s): Hassinger Hugo

Artikel/Article: [Aus der Vergangenheit und über die Zukunft des Donauverkehrs in Wien. 62-77](#)