

Peter Payer

Der Wiener Donaukanal

Alltagskulturelle Bedeutung und Imagewandel 1800–2010*

Der Donaukanal fließt mitten durch meine Kindheit. Dort war er ein breiter, mächtiger Strom, und an seinen Ufern wohnte die Freiheit. Mit poetischen Worten erinnert sich die Wiener Schriftstellerin Gina Kaus Mitte der 1920er-Jahre an die besondere Rolle, die der Donaukanal in ihrer Heimatstadt spielte. In einem kurzem Essay erzählt sie vom *großen Wasser*, das geheimnisvoll und aufregend auf sie wirkte, von Schiffen und den darauf arbeitenden *schwarzen Männern*, vom verrufenen Uferterrain, von dem alle sagten, es sei eine *schlechte Gegend*, und das gerade deswegen umso anziehender auf sie wirkte.¹ Voller Neugier und Abenteuerlust erkundete die junge Volksschülerin jene topografische und soziale Bruchlinie, die den gesamten Stadtkörper durchzog. Einst lebensnotwendige Verkehrsader, stellte der Donaukanal auch eine mentale Grenze dar, die erst in jüngster Zeit dabei ist, überwunden zu werden.

Nur schwer hatte sich das Wasser zähmen lassen. Der *Wiener Arm*, so die ursprüngliche Bezeichnung für den stadtnächsten Nebenarm des sich vielfach verzweigenden Donaustroms, erwies sich als schwer berechenbar. Mit vielen Krümmungen und relativ geringer Strömung wechselte er häufig seinen Verlauf, zudem drohte er nach Norden abzudriften. Die wasserbaulichen Bemühungen, ihn möglichst nahe der Stadt Wien zu halten, schiffbar zu machen und als künstliches Gerinne auszubauen, reichen bis ins 14. Jahrhundert zurück. Bei Nußdorf wurde ein Durchstich zum Hauptstrom geschaffen, das Kanalbett wurde reguliert und begradigt, das immer wieder vom Wasser abgelagerte Geschiebe regelmäßig ausgebagert, um die für die Schifffahrt notwendige Wassertiefe zu gewährleisten. Doch trotz der zahlreichen Eingriffe bedrohten weiterhin Hochwässer die Stadt, oder ein zu geringer Wasserstand, der die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern gefährdete. In besonders heißen Sommern trocknete das Kanalbett beinahe vollständig aus.²

Die Uferzonen des seit Ende des 17. Jahrhunderts *Canal* genannten Gewässers waren für die Wiener Bevölkerung alles andere als einladend. Nicht selten war die Luft von Gestank durchweht, sammelten sich in ihm doch sämtliche Abwässer der Stadt, die über die Wienerwaldbäche in die Donau weitergeleitet wurden. Und auch die sogenannten *Nachtführer*, eine Frühform der städtischen Müllabfuhr, trugen das ihre zum Gestank bei, indem sie den nächtens auf den Straßen gesammelten Unrat

* Der vorliegende Artikel stellt die überarbeitete Version eines Beitrags dar, erschienen in: Judith EIBLMAYR – Peter PAYER, *Der Donaukanal. Die Entdeckung einer Wiener Stadtlandschaft*, Wien 2011.

¹ Gina KAUS, *Der Donaukanal*, in: DIES., *Die Unwiderstehlichen. Kleine Prosa*, Herausgegeben und mit einem Nachwort von Hartmut Vollmer, Oldenburg 2000, 165–167, hier 165.

² Zur Regulierungsgeschichte vgl. Franz BALTZAREK, *Der Wiener Donaukanal. Projekte und Infrastrukturplanungen um einen Nebenarm der Donau*, in: *Wiener Geschichtsblätter* 4 (1973), 97–104; Margit ALTFAHRT, *Der Donaukanal. Metamorphosen einer Stadtlandschaft*, *Wiener Geschichtsblätter*, Beiheft 1 (2000).

kurzerhand in den Kanal kippten. Überflutungsgefahr, Mistablagerungsstätte, Ort übler Ausdünstungen und Miasmen: Derart negative Aspekte prägten über lange Zeit das Image jenes Donauströms, der, wie Johann Pezzl 1770 bemerkte, *mit seinem südlichsten Kanale die Mauern der Stadt benetzt* und dabei *nicht wenig Erddämpfe* aushaucht.³



Abb. 1: Blick vom Turm des Stephansdoms über den Donaukanal in Richtung Kahlenberg, mit den Vorstädten Rössau und Leopoldstadt/Brigittenau, 1860. (Technisches Museum Wien, Bildarchiv)

Starke Versandungen führten ab 1826 erneut zu intensiven Regulierungsarbeiten, mit denen die Ufer fixiert und dem Gerinne im Wesentlichen sein heutiger Verlauf gegeben wurde.⁴ Zu einer für die Versorgung der Wiener Bevölkerung zentralen Uferzone hatte sich das unterhalb der Basteien, zwischen der heutigen Augarten- und der Schwedenbrücke gelegene *Schanzl* entwickelt. Hier fand der bekannte *Schanzlmarkt* statt, wo Obst, Gemüse und Salz, aber auch Geflügel und Fische zum

³ Johann PEZZL, *Beschreibung der k.k. Haupt- und Residenzstadt Wien, als der dritte Theil zur österreichischen Topographie*, Wien 1770, 3.

⁴ Vgl. Ferdinand von MIRS, *Geschichte des Wiener Donau-Canales und Darstellung der Ursachen seines unvollkommenen schiffbaren Zustandes*, Wien 1835.

Verkauf kamen. Ersteres wurde in riesigen Zillen auf dem Wasserweg aus Oberösterreich oder der Wachau herantransportiert. Auf dem neben dem Naschmarkt wichtigsten Wiener Markt herrschte vor allem in den Monaten August bis Oktober, wenn der Verkauf vor- und nachmittags gestattet war, geschäftiges Treiben. Gemäß einer städtischen Verordnung von 1839 war das Areal in drei Abschnitte geteilt: Die Anker- und Verkaufsplätze am rechten Ufer waren den Obst- und Viktualienschiffen vorbehalten; jene am linken Ufer für die Erdäpfel-, Kraut- und Rübenschiffe reserviert; auf einem speziellen Marktplatz am rechten Ufer durfte schließlich noch geladenes Gut „im Großen und Kleinen“ verkauft werden.⁵

Welch dichtes Gedränge hier wie auch an anderen Stellen des Donaukanalufers geherrscht haben mag, verdeutlicht eine Beschreibung des Schriftstellers und Topographen Adolph Schmidl, der in seinem populären Werk *Wien wie es ist* ausführte:

Ein eigenthümliches Leben herrscht längs des Donaukanales. Drei Fahrbrücken: eine hölzerne Jochbrücke und zwei Pfeilerbrücken, die schöne Ferdinands- und Franzensbrücke, nebst zwei Kettenbrücken, die Karlsbrücke am Schanzl und die Sophienbrücke im Prater, verbinden die beiden Ufer, wozu noch zwei Überfuhren kommen.

Da alle Schiffe durch diesen Kanal gehen, sowohl abwärts, als die „Gegenzüge“ aufwärts, so fehlt es nie an den mannigfaltigsten Szenen, welche die häufigen Stockungen in dem stark versandeten Fahrwasser noch vermehren. Von Nußdorf, wo der Kanal beginnt, bis zur oberen Kettenbrücke legen die Holzschiffe an, mit deren Ausladen ein eigenes kräftiges, aber rohes Völkchen, die „Holzscheiber“ beschäftigt ist.

Von dort abwärts bis zur Ferdinandsbrücke ist der berühmte „Schanzl“, wo die Obst-, Gemüse- und Salz-Zillen landen.

Weiter bis zur Franzensbrücke laden die Getreide- und Kälberschiffe aus; auch ist dort der Standort der ungarischen und türkischen Schiffe, oft von sehr bedeutender Größe. Von hier an bis weit unter die Sophienbrücke stehen leere Schiffe zu weiterer Versendung oder zum Verkaufe.⁶

In zahlreichen literarischen und bildlichen Zeugnissen der Biedermeierzeit ist uns das Alltagsleben am Kanal, meist romantisiert und idyllisch überhöht, überliefert. Ebenso wie die Tatsache, dass es bereits Mitte des 19. Jahrhunderts zwei Badeanstalten am Ufer des Donaukanals gab, nämlich *Steinlein's Schiffbadeanstalt* nahe der heutigen Rotundenbrücke (ab 1827) sowie ein Strombadeschiff am Schüttel (ab 1838). Seit 1821 konnte man überdies eine *Wasserlustfahrt* zwischen einer Anlegestelle beim Rotenturmtor und dem Lusthaus im Prater unternehmen.⁷

⁵ Werner T. BAUER, *Die Wiener Märkte. 100 Märkte, von Naschmarkt bis Flohmarkt. Mit einer umfassenden Geschichte des Marktwesens in Wien*, Wien 1996, 113–114.

⁶ Adolph SCHMIDL, *Wien wie es ist. Ein Gemälde der Kaiserstadt und ihrer nächsten Umgebungen in Beziehung auf Topographie, Statistik und geselliges Leben, mit besonderer Berücksichtigung wissenschaftlicher Anstalten und Sammlungen nach authentischen Quellen dargestellt*, Wien 1833, 10.

⁷ Ernst Gerhard EDER, *Freizeit am Wasser. Baden, Schwimmen, Bootfahren, Segeln in der Donaulandschaft bis 1870*, in: Karl BRUNNER – Petra SCHNEIDER, *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wien – Köln – Weimar 2005 (Wiener Umweltstudien 1)*, 512–521, hier 521.

Allerdings: Respektvollen Abstand halten und sich dem Wasser nur vorsichtig nähern, das war auch weiterhin die vorherrschende Einstellung der – großteils schwimmunkundigen – Wiener Bevölkerung zu „ihrem“ Donaukanal. Außer, wenn extremes Niedrigwasser herrschte und das Gerinne wieder einmal fast ausgetrocknet war. Dann mutierte es vor allem bei Kindern und Jugendlichen zum spontanen Abenteuerspielplatz, und seine Gefährlichkeit schien zumindest eine Zeit lang vergessen, wie sich ein Zeitzeuge erinnerte:

Ungefähr in der Mitte des 19. Jahrhunderts war infolge trockenen heißen Sommers die Wasserrinne im Kanal so gering geworden, dass bloß an dem stadtseitigen Ufer ein schmaler bloß zwei Zimmer breiter bis zu einem Meter tiefer Lauf vorhanden war. Der übrige Teil des Flussbettes war ausgetrocknet und reichlich mit Flussschotter übersät. Auf diesem Schotterfeld oberhalb der heutigen Schwedenbrücke, an der Leopoldstädter Seite gelegen, waren tagsüber Männer und Buben beschäftigt, die nach Opalen suchten. Diese Opale wurden von herumstreichenden „Schlachtenbummlern“ bis zu 40 Kreuzer pro Stück bezahlt. Ich war mit einigen Schulkollegen [...] anwesend und wir hatten ziemlich großen Erfolg. Nach beendigter „Arbeit“ entledigten wir uns unserer leichten Sommerkleidung, schnürten sie zu einem Bündel, das wir auf dem Kopf trugen und durchquerten zum Gaudium der zahlreichen Passanten an beiden Ufern den schmalen Wasserlauf, wobei uns ungefähr zehnjährigen Buben das Wasser bloß bis zum Hals reichte; das Erklimmen der mit Holzpiloten versehenen Böschung gab noch eine lustige Turnarbeit für uns, bei der uns zujubelnde, lachende Passanten behilflich waren.⁸

Erst die Transformation Wiens zur modernen Großstadt brachte entscheidende Veränderungen: Der 1858 begonnene Abbruch der Stadtmauern, die große Donauregulierung der Jahre 1870 bis 1875, die städtebaulichen Eingriffe der Jahrhundertwende. Oberstes Ziel war es, den Kanal *aus seinem tristen Zustand zu reißen, aus einem hässlichen und gefährlichen Gewässer eine nützliche und für Handel und Wandel sichere Wasserstraße zu schaffen.*⁹ Der neuralgische Punkt der Abzweigung vom Hauptstrom wurde mittels Sperrschiff und später Wehranlage technisch auf der Höhe der Zeit reguliert, sodass ein geregelter Wasserdurchfluss und das Befahren mit Schiffen möglich war. Letzteres sollte durch die Errichtung von drei weiteren Wehren mit Kammerschleusen gewährleistet werden (Kaiserbad, Ostbahnbrücke, Praterspitz), wovon allerdings nur die Kaiserbadschleuse zur Ausführung gelangte. Die Ufer wurden mittels solider Kais und Stützmauern befestigt, hinter denen die neue Stadtbahn fuhr und riesige Sammelkanäle verliefen, die die Abwässer der Stadt aufnahmen. Zahlreiche neue Brücken verklammerten das zunehmend dichter verbaute Ufer jenseits des Donaukanals mit der Kernstadt. Der rund 17 Kilometer lange, 70 Meter breite und drei bis vier Meter tiefe Donaukanal avancierte zu einem technisch beherrschten Fließgewässer, das sich nun auch hygienisch und gestalterisch – die architektonische Leitung lag in den Händen von Otto Wagner – in modernem Gewand präsentierte.

⁸ Zit. nach Harald FRISCH, Donaukanal & Biedermeier, Wien o. J., 19.

⁹ Anton RESCH, Der Wiener Donau-Canal, Mödling 1900, ohne Paginierung (3).

Vor allem im innenstadtnahen Bereich, unterhalb des neuen *Franz-Josephs-Quais*, intensivierte sich nunmehr die Nutzung der Uferzonen. Promenadenwege wurden angelegt, der *Schanzmarkt* abgesiedelt und ab November 1903 zur Gänze auf das linke Kanalufer verlegt, wo er bis 1933 existierte. An seiner Stelle wurde 1904 nahe der Salztorbrücke ein moderner *Zentral-Fischmarkt* errichtet, der aus zwei großen Verkaufshallen mit je zwölf Ständen bestand, die an die Fischhändler vermietet wurden. Entlang des Flusses waren an einem langen Treppenkai die Fischkalter untergebracht, zur Frischwasserversorgung der lebenden Fische. Tote Ware wurde zur Konservierung in einer Kühlanlage unterhalb der Zufahrtsrampe gelagert. Besonders im Winter, in der Zeit vor Weihnachten, herrschte am Fischmarkt dichtes Gedränge. Zeitgenossen schildern die teils makabre Mischung zwischen dem langsamen Eisrinnen im Wasser und dem oft blutgetränkten Brucheis am Ufer. Bis zum Jahr 1972 sollte der Fischmarkt an dieser Stelle existieren, dann wurde er wegen mangelnder Nachfrage aufgelassen.

Zur Jahrhundertwende ließ die Kommune auch neuartige Badeschiffe mit Strombädern errichten. Gleich fünf Stück standen der Bevölkerung ab 1904/05 zur Verfügung, drei davon in Zentrumsnähe (oberhalb der Maria-Theresien-Brücke/Augartenbrücke, unterhalb der Verbindungsbahnbrücke, oberhalb der Sophienbrücke/Rotundenbrücke) und zwei am Stadtrand (bei der Nußdorfer Schleusenanlage, bei der Kaiser-Josefs-Brücke/Stadionbrücke). Der Besucherandrang war vor allem in den ersten Jahren beträchtlich, allein das Strombad bei der Sophienbrücke wurde in der ersten Saison von mehr als 40.000 Badegästen aufgesucht.¹⁰

Die entlang des rechten Ufers verlaufende Stadtbahn war von Otto Wagner mit speziellen Schaulinien versehen worden. An mehreren Stellen gaben rhythmisierte Durchbrüche den Blick frei auf Wasser und Uferbereich, wodurch sich für die Vorbeifahrenden gleichsam kinematographische Filmkader-Ausblicke ergaben. Die Großstadt war – real wie symbolisch – am Donaukanal angekommen. Gerade auch in sinnlicher Hinsicht, wie Gina Kaus bemerkte, die sich noch gut an die in den ersten Jahren dampfbetriebene Stadtbahn erinnerte. Deren Trasse erschien ihr abends wie der *Eingang zur Unterwelt, [...] und es kam auch ab und zu, unter ungeheurem Getöse, ein Sprühregen Höllenfeuer hervor, gefolgt vom Höllenhund mit den hundert glühenden Augen.*¹¹

Deutlich weniger großstädtisch präsentierten sich noch die zentrumsferneren Ufer. In den Vorstädten Roßau und Spittelau, wo sich entlang des Kanals wasserverbundene Gewerbe wie Flößer, Binder und Holzhändler angesiedelt hatten, gab es nach wie vor einfache Siedlungen mit Holzlagerstätten, die die Stadt mit Bau- und Brennholz versorgten. Weiter stromabwärts befand sich die Vorstadt Unter den Weißgerbern, wo weiterhin Gerber und Lederer das Flussufer prägten, Richtung Erdberg und Simmering dominierten ausgedehnte landwirtschaftliche Flächen.

¹⁰ Paul KORTZ (Red.), *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung*, Herausgegeben vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Bd. 2, Wien 1906, 274–276; Martin PAUL, *Technischer Führer durch Wien*, Herausgegeben vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein, Wien 1910, 420.

¹¹ KAUS, *Donaukanal* (Anm. 1), 167.



Abb. 2: Fischmarkt bei der Salztorbrücke.

Foto: Franz Lobinger, um 1925 (Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv)

Eine spezifische Entwicklung nahm das jenseitige Ufer des Donaukanals, das zur 1850 eingemeindeten Vorstadt Leopoldstadt gehörte. Überwiegend von jüdischer Bevölkerung bewohnt, verdichtete sich die Bebauung vor allem in Ufer- und Zentrumsnähe, wo markante großstädtische Gebäude entstanden. Unweit dahinter erstreckten sich (auf dem Gebiet des ehemaligen Ghettos) ausgedehnte, vorstädtisch-

proletarisch geprägte Areale. Diese unterschieden sich schon allein im Straßenbild deutlich von der mondänen Innenstadt, was mit dazu beitrug, dass der Donaukanal sich in den „mental maps“ der Wiener als soziale Demarkationslinie festschrieb, als Grenze zur *Mazzesinsel* (benannt nach den zahlreichen Matze-Bäckern, die zum Pessachfest ein spezielles, ungesäuertes Brot herstellen).

Erst ansatzweise verbaut war das stromaufwärts gelegene, ebenfalls zur Leopoldstadt gehörige Brigittenufer, ehemals Standort von Müllern, Gärtnern und Holzhändlern; und die stromabwärts gelegene, zum ehemaligen kaiserlichen Jagdgebiet des Praters gehörige Uferzone, die bis auf einige Fabriken, Mietshäuser und Villen am „Schüttel“ ihr ursprüngliches Aussehen bewahrte.

So waren die Gebiete jenseits des Kanals ein für viele Wiener weitgehend fremdes und großteils unbekanntes Territorium. Ein Überschreiten des Donaukanals bedeutete den Eintritt in eine „andere Welt“.

Mit sicherem Abstand zum mondänen Zentrum ließen sich an den Uferzonen soziale Randgruppen und Obdachlose nieder, auf deren miserable Lebensumstände zur Jahrhundertwende engagierte Sozialreporter wie Emil Kläger und Max Winter hinwiesen. Max Winter war es auch, der der Bedeutung des Donaukanals für die Versorgung der Stadt und das Freizeitvergnügen des Proletariats ein frühes journalistisches Denkmal setzte. In einem ausführlichen Artikel in der *Arbeiter-Zeitung* schilderte er im November 1901 das Leben und Arbeiten am Brigittenufer: die anstrengende und schlecht bezahlte Tätigkeit der Schiffsleute und Uferarbeiter, die Rüben, schwere Hölzer oder Granitsteine entluden, aber auch das vergnügte und bisweilen freche Treiben der Kinder, denen der Donaukanal zum Abenteuerspielplatz geworden war:

So reich die Brigittenufer an freien unverbauten Plätzen ist, die freilich als Kinderspielplätze ebensowenig geeignet sind, der liebste Aufenthalt ist den Kindern doch das Ufer des Donaukanals. Da gibt es Unterhaltung. Auf den Reitschranken, die die Uferstraße überqueren, um das Fahren von Wagen zu verhindern, die in früherer Zeit die auf der Erde liegenden gespannten Seile abräderten, bilden sie sich zu Seiltänzern heran, und die Kühneren unter ihnen versuchen ihre Kunst auch auf den Seilen selbst, mit denen das Zillenfuhrwerk an die Reitpflocke gebunden ist. [...] Die interessantesten Objekte bietet aber das Wasser selbst. [...] Eine Lustfahrt in der „Rettungszille“ ist das höchste Ziel der Wünsche aller fünfhundert Buben, die sich an sonnenhellen Nachmittagen am Donauufer herumtreiben. Weit draußen, wo das werkhätige Leben sie nicht mehr stört, macht sich eine Bubenschaar mit der Rettungszille zu schaffen. Sie haben sie losgekettet und rudern ihrer sechs, sieben hinaus. Hinüber zum rechten Ufer, dann handeln sie die Zille an den Uferpiloten gegen die Strömung und fahren wieder herüber. Keiner sitzt, alle stehen, der Gefahr nicht achtend, in dem schwankenden Boot. Jeder will an dem Vorwärtskommen Antheil nehmen.¹²

¹² Max WINTER, Streifzüge durch die Brigittenufer. Eine Studie aus dem Leben des Proletariats, in: *Arbeiter-Zeitung*, 1. November 1901.

Derartige Zonen der Devianz waren es, die die eingangs erwähnte Freiheit am Kanalufer versprachen, romantisch verklärend zwar, aber durchaus auch auf der realen Tatsache fußend, dass man hier dem zivilisatorisch engen Korsett der Großstadt entfliehen konnte.

Auch als Fischgewässer hatte der Donaukanal eine wichtige Bedeutung. Gerne säumten Angler die Ufer des – bis heute – recht fischreichen Gewässers oder so genannte „Daubelfischer“. Von ihnen war Eduard Pötzl, renommierter Feuilletonist und Meister der Wiener Lokalskizze, besonders fasziniert, da sie mit ihren eigenartigen Netzen derart ausdauernd ihr Glück versuchten. Voll Staunen berichtete Pötzl: *Dennoch muß das Daubelfischen einen hohen Reiz ausüben, weil es noch immer von Männern aus dem Volke mit Leidenschaft betrieben wird. Sieht man doch mitten in der Stadt, am Donaucanale, noch heute Daubelfischer tagelang das Netz versenken, ohne daß die bescheidenste Grundel den bewunderungswürdigen Eifer der fischenden Fakire lohnte.*¹³

Schließlich gehörten auch Wäschewaschen, sofern die Wasserqualität es zuließ, und immer wieder auch Teppichklopfen lange Zeit zur alltäglichen Praxis an den Uferböschungen des Kanals. Letzteres war Pötzl eine lobende Erwähnung wert, da dies nicht lautstark in den Wohnhäusern geschah, sondern in der freien Natur, wo *die über das Flußbett streichende Luft den Staub unschädlich mit sich fortnahm.*¹⁴

War der Donaukanal also mittlerweile in den Alltag der Wiener Bevölkerung integriert? Hatte sich die Einstellung ihm gegenüber gewandelt? Überblickt man die feuilletonistische Berichterstattung zur Jahrhundertwende, fällt auf, dass er in den Medien relativ wenig Interesse hervorrief. Viel lieber begaben sich die journalistischen Scouts der expandierenden Großstadt in die schier unendlichen Tiefen der innerstädtischen Weinkeller oder in die peripheren, neu eingemeindeten Vororte an den Hängen des Wienerwalds und jenseits des großen Donaustroms. Auch in dem aufwändig gemachten Prunkband *Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart*, der die Metropole detailreich in ihren vielfältigen sozialen, ökonomischen und kulturellen Facetten beschreibt, fehlte der Donaukanal, bis auf eine kurze Erwähnung des alten Schanzlmarkts, völlig.¹⁵ Es schien, als sei er für die bürgerliche Öffentlichkeit nach wie vor ein blinder Fleck mitten im Herzen der Wiener Stadtlandschaft.

Nicht zuletzt deswegen übte er wohl auch eine große Anziehungskraft auf die zahlreichen Selbstmörder und –mörderinnen aus, die sich im Wien der Jahrhundertwende von einer der Brücken in die Fluten stürzten. Die Anzahl der Verzweifelten, die auf diese Weise vor allem der erdrückenden materiellen und sozialen Not zu entkommen suchten, war gewaltig. Im *Illustrierten Wiener Extrablatt* war unter der Rubrik „Lebensmüde“ regelmäßig von Männern und Frauen zu lesen, die sich von einer der Brücken hinunterkippten; und das *Interessante Blatt* resümierte über das mittlerweile schon etwas morbide Image des Kanals: *Die Fluthen des Donaucanals*

¹³ Eduard PÖTZL, Die Daubel, in: DERS., Mitbürger. Neueste Skizzensammlung. Wien 1900, 94–103, hier 95.

¹⁴ DERS., Großstadtlärm, in: DERS., Mitbürger. Neueste Skizzensammlung. Wien 1900, 64–74, hier 72.

¹⁵ Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart, geschildert von Wiener Schriftstellern, Prag – Wien – Leipzig o. J. (1895), 38 f.

*sind gar oft das Grab von Unglücklichen, denen das Leben zur Last geworden ist und die verzweiflungsvoll den Todessprung von der Brücke hinab in den reißenden Strom wagen, der Wien in zwei Hälften theilt.*¹⁶

Aktueller Anlass für diese Feststellung war ein turbulenter Vorfall, der sich im Oktober 1893 auf der Ferdinandsbrücke (heute Schwedenbrücke) ereignet hatte:

*In der vergangenen Woche war die Ferdinandsbrücke in Wien der Schauplatz einer Scene, bei der eine Selbstmordcandidatin die Hauptrolle spielte. Es war spät Abends, und zahlreiche Personen passirten die immer lebhaftere Brücke, welche die Leopoldstadt mit der inneren Stadt verbindet. Auf der Brücke stand wie rathlos ein junges Mädchen, das unruhig um sich blickte und dann plötzlich, wie zu einem schnellen Entschluß gelangt, auf das Brückengeländer zustürzte und sich mit einem kräftigen Sprunge über dasselbe in den Canal schwingen wollte. Allein schon vorher hatten Passanten das Mädchen beobachtet, und es war ihnen verdächtig vorgekommen; als nun die Unglückliche dem Brückengeländer zueilte, erfaßte sie im äußersten Moment, als sie schon förmlich in der Luft schwebte, ein Sicherheitswachmann und riß sie von dem Geländer zurück.*¹⁷



Abb. 3: Selbstmordversuch eines Mädchens auf der Ferdinandsbrücke (heute Schwedenbrücke), 1893. (aus: *Das Interessante Blatt*, 5. Oktober 1893, Titelblatt)

Nicht immer ging die Sache so glimpflich aus. Nur allzu oft konnten die Lebensmüden nicht mehr gerettet werden, trieben die Ertrunkenen unbemerkt den

¹⁶ *Das Interessante Blatt*, 5. Oktober 1893, 2.

¹⁷ Ebd.

Donaukanal hinab, bis man sie schließlich entdeckte und – sofern sie nicht identifiziert werden konnten – am *Friedhof der Namenlosen* beisetzte, der berühmten letzten Ruhestätte vieler Selbstmörder.

Dass der Fluss einen mentalen Abgrund erzeugte und die Stadt gleichsam spaltete, das verspürte auch der Schriftsteller Heimito von Doderer. Aufgewachsen in Wien-Landstraße, verbrachte er seine ersten drei Jahrzehnte nahe dem Donaukanal. Dieser spielte denn auch in seinen Werken eine zentrale Rolle als Zone des Übergangs und Grenze zwischen den bürgerlichen und proletarischen Gesellschaftsschichten, zwischen deutlich unterscheidbaren Verhaltens- und Denkweisen „hüben und drüben“. Immer wieder kreist in Doderers historischen, die Jahrhundertwende imaginierenden Romanen die Handlung um den Donaukanal. So beschrieb er etwa in *Die Wasserfälle von Slunj* eine nächtliche Kanalquerung mit einer Fähre nahe der Hetzgasse als eindrucksvolles Heraustreten aus der Stadtlandschaft:

Es standen schon Wartende unten auf der kleinen Landungsbrücke, als welche eine Art verankerter Ponton diente. Hier spaltete der Fluss die Stadtlandschaft auf, und mit ihm drang die Ferne ein, aus welcher er kam, und eröffnete den Bogen von vereinzelt Lichtern in der Dunkelheit. Als der Kahn herüber geglitten war und seine wenigen Fahrgäste entlassen hatte, schritt man drei Stufen in's Schiff hinab und bezahlte zehn Heller. Schon hatte sich das Fahrzeug abgelöst, der Spalt wurde breit, rückwärts stand der Fährmann und regulierte den Gang der Sache ein wenig mit dem Steuer. Die Seilrolle, die auf einer über den Fluss gespannten Trasse lief, vermochte man jetzt im Dunkeln gar nicht zu sehen. Das Wasser war nah und rasch ziehend. Schon legte man drüben an.¹⁸

Fährboote – neben der geschilderten Fährverbindung in Erdberg gab es auch eine an der Roßauer Lände – sowie Ausflugsschiffe und Personendampfer prägten das Geschehen auf dem Wasser. Eigentümer und Betreiber der Schiffe war die *Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)*, 1829 gegründet und bis Ende des Jahrhunderts aufgestiegen zu einem der wichtigsten Unternehmen der Habsburgermonarchie mit der weltweit größten Binnenreederei. Ihr Direktionsgebäude wurde in den 1850er-Jahren am Donaukanal errichtet, in der Dampfschiffstraße 2, nahe der Wienflusseinmündung. Hier befand sich die Stromaufsicht über den gesamten Kanal und ein zum Umkehren vorgesehenes Wendebassin von 95 Meter Breite und 200 Meter Länge. Gleich daneben war die wichtigste Anlegestelle für die großen Personendampfer, die täglich zwischen Wien und Pressburg verkehrten und deren Ankunft oft unzählige Schaulustige anlockte. Auch Heimito von Doderer beeindruckte das Vorübergleiten des DDSG-Dampfers *Leda*, 1884 in Budapest gebaut und seither auf dem Kanal im Einsatz:

Das Schiff erschien als breit auf den Fluß gelagerter weißer Fleck unterhalb der hohen Eisenbahnbrücke. Während es durchfuhr, rollte ein Güterzug oben hinaus, pfiß, und verdickte dann den schmalen Strich, ihn zugleich mit weißer Watte waagrecht besäumend. Jetzt, im Näherkommen, streckte der Dampf sich mehr und mehr aus, und

¹⁸ Zit. nach BEZIRKSMUSEUM LANDSTRASSE (Hg.), Heimito von Doderer und die Landstraße. Ein kleines Lese- und Bilderbuch für Landstraßer Heimitisten, Sonderheft, Wien 2010, 66.

zog schließlich schneeweiß und elegant vorüber (wie ein Schwan, könnte man ja wohl sagen, aber das gäbe, hinsichtlich Leda's, einen nicht zu entwirrenden mythologischen Pallawatsch) und jetzt auf die Straßenbrücke zu. Schon war der hohe Rauchfang geknickt, nun waagrecht umgelegt. Man sah, daß sich die Matrosen an Bord bewegten, und unter den Sonnensegeln standen und saßen viele Passagiere.¹⁹

Kleinere Ausflugsschiffe boten am Wochenende Donaurundfahrten an. In sie konnte man auch unterhalb der Maria-Theresien-Brücke/Augartenbrücke zusteigen, nahe dem *Metropol*, das 1873 anlässlich der Wiener Weltausstellung errichtet worden war und seither eines der mondänsten Hotels der Stadt darstellte. Ein Lokalschiff fuhr regelmäßig nach Krems. Es waren fast ausschließlich Vergnügungsfahrten, die sich am Donaukanal etablierten. Die Erwartung, dass sich die Personenschiffahrt nach der Regulierung des Kanals deutlich steigerte, sollte sich letztlich nicht erfüllen.

Der nach dem Ersten Weltkrieg offenkundig werdende Niedergang der ökonomischen und verkehrsmäßigen Bedeutung des Donaukanals ließ seine Erholungsfunktion wieder stärker in den Vordergrund treten. Vor allem das südseitige, sonnenbegünstigte Ufer entwickelte sich zum beliebten Freizeitareal der Anrainer, die gerne am Wasser entlang promenierten und sich auf den Wiesen ausbreiteten. Auf der Böschung zu sitzen, dem dahintreibenden Wasser nachzusehen, Steine hineinzuworfen und bisweilen ein – allerdings offiziell verbotenes – Bad zu nehmen, das gehörte vor allem für Kinder und Jugendliche zum sommerlichen Alltag. Grausen oder Ekel gab es nicht, obwohl, wie sich Zeitgenossen erinnern, das Wasser oft so schlammig war, dass man darin noch dreckiger wurde als man zuvor gewesen war.

Zu einem ausgesprochen beliebten Badeplatz entwickelte sich auch das Mündungsgebiet des Wienflusses mit seinen besonderen Strömungsverhältnissen und der ehemaligen Schiffsanlegestelle, die sich gut als Einstiegsmöglichkeit eignete. Interessiert beobachtete der „rasende Reporter“ Egon Erwin Kisch in den 1920er-Jahren das dortige Treiben im Wasser:

Kinder schwimmen hier und junge Hunde. Dort, wo von der Radetzkybrücke Stufen zum Donaukanal hinunterführen, liegt der ausrangierte Landungsbord einer Dampferstation oder einer Überfuhr morsch und schräg im Wasser, Badeanstalt für Kinder, die, nachdem sie geplätschert haben, ans Land und in die Kleider schlüpfen können, ohne sich die Füße mit Uferlehm zu beschmutzen.

Kanalabwärts wuchert Gestrüpp – Ankleideraum von Landstreichern; bevor sie ins Wasser kriechen, schwenken sie Hemd und Unterhose in den Wellen und breiten das dermaßen gereinigte Linnen zum Trocknen auf die Sträucher. Damen aus guten Häusern der Unteren Donaustraße beobachten mit bewaffnetem Auge interessiert diese große Wäsche.²⁰

Auch die nördlichen Uferzonen, von der Friedensbrücke aufwärts bis zum Döblinger Steg, wurden häufig von Obdach- und Arbeitslosen frequentiert,

¹⁹ Ebd., 67 f.

²⁰ Egon Erwin KISCH, An der Mündung der Wien, in: DERS., Gesammelte Werke in Einzelausgaben, Bd. 5, Herausgegeben von Bodo Uhse und Gisela Kisch, Berlin – Weimar 1978, 582–585, hier 584.

insbesondere Anfang der 1930er-Jahre, als sich deren Zahl infolge der Wirtschaftskrise eklatant vermehrte. Die Zeitung *Der Abend* bezeichnete diesen Abschnitt des Donaukanals ironisch als *Riviera der Arbeitslosen* und widmete ihm im Juli 1933 eine umfangreiche Reportage. Mit klassenkämpferischem Pathos wies man darauf hin, dass es vor allem Arbeiterfamilien aus den nahegelegenen Zinsburgen seien, die sich hier, wo *Luft, Sonne und Wasser nichts kosten*, in großer Zahl einfanden:

Das Strandleben an der Wiener Riviera ist einfach und anspruchslos. Man kommt, man sucht sich ein Platzerl, läßt die Hosen herunter oder streift das bescheidene Kleid ab – fertig. Man braucht keine Kabinen, keine Strandkörbe, keine hochmodernen Badeanzüge – jeden Tag und für jede Tageszeit einen anderen – und den ganzen Pflanz, den die „gute Gesellschaft“ an der wirklichen Riviera für nötig hält.

Junge Menschen finden sich zusammen. Hier an diesem Strand mit der Aussicht auf die Stadtbahnviadukte, die Heizhäuser der Franz-Josefs-Bahn und trostlose Holzplätze, vergißt man für ein paar Stunden, daß man aus dem großen Betrieb der Arbeit längst schon ausgeschaltet ist – oder noch gar nicht eingeschaltet wurde – und daß man auch im Leben an einem wüsten Strand geworfen wurde. [...]

Mit Kind und Kegel kommen sie an den Strand. Im Kinderwagerl ruht das Jüngste, die Großmutter ist da, der Großvater auch. Unten steht die Mutter bis über die Knie im Wasser und wäscht Wäsche. Man hat keine Zeit zum Faulsein, man muß das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden. Etwas weiter unten nimmt der Vater eine Generalreinigung an sich vor. Er seift sich ordentlich ein – es ist Samstag ...²¹

Die Strombäder wurden von der Stadt Wien modernisiert und erweitert. Schon im Jahr 1918 hatte das Strombad Nußdorf ein zusätzliches Sonnen- und Luftbad mit Umkleidekabinen, Dusch- und Sandplätzen erhalten. Das Strombad bei der Sophienbrücke wurde 1921 auf das linke Kanalufer zwischen Aspern- und Schwedenbrücke verlegt und ebenfalls zu einem Strom-, Luft- und Sonnenbad ausgebaut. Trotzdem gingen die Besucherfrequenzen sukzessive zurück, da sich das Interesse der Wiener inzwischen auf Strand- und Schwimmbäder verlagert hatte. Letztlich konnte nur das zentral gelegene Strombad bei der Schwedenbrücke den Betrieb aufrecht erhalten. Es wurde an heißen Tagen auch in der Mittagspause der Büros, zwischen 12 und 14 Uhr, gerne besucht, und hatte als einziges Wiener Bad bis in den Dezember geöffnet, um den Mitgliedern des legendären Vereins *Verkühle dich täglich* eine Bademöglichkeit zu bieten.

Vilma Neuwirth, jüdische Bewohnerin der Leopoldstadt, verbrachte als Kind und Jugendliche viele Stunden am Kanal. Noch in den vierziger Jahren war das Strombad bei der Schwedenbrücke, wie sie sich erinnert, bei der Bevölkerung äußerst populär:

Es bestand aus einem grünen Holzgebäude, darinnen waren Umkleidekabinen und Garderobekasteln. Der Platz zum Schwimmen war nicht sehr groß, aber gegen den

²¹ Die Riviera der Arbeitslosen, in: *Der Abend*, 22. Juli 1933, 3. Dem Text folgt auf Seite 8 eine Fotoreportage von Mario Wiberal. Vgl. dazu Wolfgang MADERTHANER, *Tolle Jahre. Sport, Gesellschaft, Politik in Österreich*. Der Fotograf Mario Wiberal, Wien 2011.



Abb. 4: „Städtisches Strom-, Sonnen- und Luftbad“ bei der Schwedenbrücke.
Foto: Lothar Rübelt, 1930er-Jahre (Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv)

Strom konnte man lange schwimmen. Eine Absperrung verhinderte, dass man in den Donaukanal getrieben wurde. Längs der Mauer standen Holzpritschen. Das Wasser war sauber und das Bad sehr beliebt.²²

Das Bewusstsein für die Bedeutung des Donaukanals zu heben, das versuchte das „Rote Wien“ der Zwischenkriegszeit auch auf pädagogischem Wege. Im Verlag *Jugend und Volk*, der 1921 von der Kommune gegründet worden war, um die sozialdemokratisch ausgerichtete Schulreform von Otto Glöckel durch ein entsprechendes Angebot an Lehr-, Kinder- und Jugendbüchern zu unterstützen, erschien 1929 ein von Richard Lukesch zusammengestellter Führer für Exkursionen entlang des Kanals. In Form einer Lehrwanderung sollten die verschiedenen Abschnitte des Donaukanals, von Nußdorf bis zum Praterspitz, begangen und dabei, wie es hieß, wichtige *siedlungs- und wirtschaftsgeographische Beobachtungen* diskutiert werden, wozu gerade der Donaukanal reichlich Gelegenheit gibt. *Die Fülle und Verschiedenartigkeit des zu Schauenden zwingt den Lehrer, beim Beobachten und Besprechen hübsch maßzuhalten, damit nicht Verwirrung eintritt.* Und an die Schüler erging die Empfehlung: *Sehr nützlich erweist sich das Mitnehmen von Photoapparaten, da es viel Interessantes zu sehen gibt.²³*

²² Vilma NEUWIRTH, Glockengasse 29. Eine jüdische Arbeiterfamilie in Wien, Wien 2008, 106.

²³ Richard LUKESCH, Die Donau in Wien. Tl. II: Der Donaukanal. Führer für Lehrwanderungen und Schülerreisen, Wien 1929, 4 f.

Auch als Austragungsort von Sportveranstaltungen konnte sich der Donaukanal etablieren. Vor allem das Schwimmfest *Quer durch Wien*, bei dem der Donaukanal von der Nußdorfer Schleuse bis zur Sophienbrücke/Rotundenbrücke durchschwommen werden musste, entwickelte sich zum gewaltigen Publikumsmagneten. Erstmals 1912 ausgetragen, wurde der Wettbewerb, der sich als Werbung für den Wassersport verstanden wissen wollte, im Jahr 1919 wieder aufgenommen und avancierte sogleich zu einer der populärsten Veranstaltungen im Wiener Sportbetrieb.²⁴ Schon im ersten Jahr kamen enorme Zuschauermassen, an die 250.000 Personen drängten sich an den Uferböschungen. Knapp 48 Minuten benötigten die Sieger, gestartet wurde nach Geschlechtern getrennt und nach verschiedenen Altersstufen, für die sieben-einhalb Kilometer lange Strecke.²⁵

Noch pompöser präsentierte sich die Veranstaltung im kommenden Jahr, Ende Juli 1920, als die drei Organisatoren Arbeiterschwimmverein, Schwimmverband und Regattaverein ein dreifaches Sportfest inszenierten: Den Anfang machten die Paddler und Ruderer, die bei der Brigittabrücke starteten und wie gewohnt bei der Sophienbrücke durchs Ziel gingen. Dort folgte sodann ein Kunstspringen, in dessen Mittelpunkt Favorit Albert Hilscher stand, Europameister im Turmspringen und später einer der führenden Fotoreporter der Zwischenkriegszeit. Er stürzte sich in eindrucksvoller Manier in die Fluten, wie die *Neue Freie Presse* in aller Ausführlichkeit berichtete:

[...] da wandte sich die allgemeine Aufmerksamkeit der Brücke zu, wo Meister Hilschers Silhouette, von tosendem Jubel begrüßt, auf der Plattform an höchster Stelle der Brücke erschien. Bald folgte, als Hilscher die Sprungstellung mit erhobenen Armen einnahm, Mäuschenstille, in atemloser Spannung starteten die Massen nach der Höhe. Kurze Zeit orientierte sich Hilscher, dann sah man, wie er den Körper erst vorneigte, dann langsam vorfallen ließ und nun fast wagrecht, die Arme weit ausgebreitet, wegsprang. Die Kurve trug ihn glatt über den Gehsteg der Brücke hinweg, steiler und steiler wurde in Sekundenteilchen die Kurve, jetzt, knapp über dem Wasserspiegel, schloß er über dem Kopfe wieder die Arme und tauchte aalglatt in die Fluten. Gebannt stand noch die Menge, da tauchte Hilschers Kopf lächelnd schon wieder auf, und nun raste der Sturm des Jubels ungeschwächt dahin [...].²⁶

Nach dem Springbewerb folgte als Hauptattraktion das Wettschwimmen, an dem sich diesmal 293 Schwimmer und 73 Schwimmerinnen beteiligten, eine danach nie mehr erreichte Rekordmarke. Unter den teilnehmenden Vereinen befanden sich Sportverbände von Wehrmacht, Polizei und Feuerwehr sowie Mitglieder des jüdischen Sportklubs *Hakoah*, der eine avancierte Schwimmsektion aufgebaut hatte und den Wettbewerb *Quer durch Wien* gleich mehrmals für sich entscheiden konnte.

Das Interesse an der Sportveranstaltung blieb anhaltend groß, noch 1927 schätzte man die Zahl der Zuschauer an den Ufern des Kanals auf beachtliche 25.000. Das

²⁴ Vgl. Ernst Gerhard EDER, *Schwimmen. Zur Geschichte einer Sportart in Wien*. Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 2 (2000), 10 f.

²⁵ Vgl. u. a. die Berichte in: *Neue Freie Presse*, 28. Juli 1919, 7; *Sportblatt am Montag*, 28. Juli 1919, 3 f; *Wiener Bilder* 31 (1919), 7 f.

²⁶ Das Schwimmen „Quer durch Wien“, in: *Neue Freie Presse*, 19. Juli 1920, 5.

„Arbeiterschwimmen“ war zur politischen Manifestation des „Roten Wien“ geworden. Dokumentiert wurden die Ereignisse stets auch von Sportfotografen, unter ihnen der erwähnte Albert Hilscher oder Lothar Rübelt, einer der bekanntesten und innovativsten Fotoreporter der damaligen Zeit.



Abb. 5: Das Wettschwimmen *Quer durch Wien*, Fotoreportage in der Zeitschrift *Wiener Bilder*, 1919. (aus: *Wiener Bilder* 31 (1919), 8)

In den folgenden Jahren ging der Publikumszuspruch allerdings kontinuierlich zurück. 1931 fanden sich nur mehr rund 6.000 Zuschauer bei der Rotundenbrücke ein, viele hätten gern, wie es hieß, *ein bißchen mehr Abwechslung gesehen*.²⁷ Dies und der Umstand, dass die antisemitischen Anfeindungen gegenüber den jüdischen Sportlern deutlich zugenommen hatten, veranlassten die Veranstalter, den Schwimmbewerb nach Krems an der Donau zu verlegen, ehe man ihn 1938 völlig einstellte. Der Donaukanal war endgültig zum Politikum geworden.

Im Sog massiver antisemitischer Propaganda begriffen die nationalsozialistischen Machthaber den Donaukanal erneut als scharfe Trennlinie, als Grenze zum „Judenbezirk“ Leopoldstadt. Die Bebauung jenseits des Kanals galt als „minderwertig und veraltet“, in mehreren Planungsvarianten spielte man deren Schleifung und monu-

²⁷ Das Arbeiterschwimmen Quer durch Wien, in: *Sport-Tagblatt*, 25. Juli 1931, 4.

mental-pompöse Neugestaltung durch, wobei die Vorschläge von einer achsialen Neuorientierung bis hin zur Schaffung eines so genannten „Beamtenrings“ gingen, mit dem die Ringstraße in der Leopoldstadt über den Kanal hinweg geschlossen werden sollte. Keines dieser Projekte konnte letztlich realisiert werden, was jedoch gelang, war ein machtpolitisches Statement direkt am Ufer des Kanals mit Blick Richtung Leopoldstadt: Das Hotel Metropol wurde zum Hauptquartier der Gestapo umfunktioniert. Und war schon bald gefürchtet bei allen Regimegegnern und Verfolgten.

Der Donaukanal selbst gelangte erst im April 1945 ins Zentrum der Aufmerksamkeit, als er zum heftig umkämpften Kriegsschauplatz wurde, zur finalen Hauptkampflinie. Die sich zurückziehenden Nationalsozialisten sprengten alle wichtigen Brücken. Damit war jede Verbindung über den Kanal gekappt.

Welch einschneidendes Erlebnis die plötzliche Unmöglichkeit einer Donaukanalquerung darstellte, verdeutlicht abermals Vilma Neuwirth. Sie hatte die NS-Zeit in Wien überlebt und versuchte in den letzten Kriegstagen unter Bombenhagel und Todesangst von der Innenstadt zu ihren Verwandten in der Leopoldstadt zu gelangen, als sie plötzlich vor einem Abgrund stand: *Ich rannte weiter, während die Bomben rechts und links von mir einschlugen. Mein ganzes Trachten war es, nach Hause zu kommen. [...] Als ich endlich zur Schwedenbrücke kam, war diese völlig zerstört und unpassierbar. Ich lief zur Aspernbrücke und auch dort konnte ich den Kanal nicht überqueren, sie war ebenfalls zerstört. Ich war vor Angst wie von Sinnen.*²⁸

Nur zögernd erfolgte nach dem Krieg die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen beiden Ufern. Zwar konnten die für die Stadt lebensnotwendigen Brückenverbindungen relativ rasch durch Provisorien ersetzt werden, die endgültige Instandsetzung und Inbetriebnahme sämtlicher, großteils neu errichteter Donaukanalbrücken sollte noch Jahrzehnte dauern. Und auch die Neugestaltung der zerstörten Uferzonen blieb noch länger ein Torso. Bewusst oder unbewusst symbolisierte der Donaukanal die sozialen Gräben, die nach wie vor tief waren, angesichts des Schicksals der ermordeten und vertriebenen jüdischen Bevölkerung.

Beide Seiten zu verbinden, das versuchte auch der bekannte Seiltänzer Josef Eisemann in einer spektakulären und letztlich tragischen Aktion. Er ließ im Juli 1949 ein Seil in 40 Meter Höhe spannen vom Direktionsgebäude der DDSG zu einem Haus am linken Kanalufer. Mit artistischen Einlagen wollte er den Donaukanal überqueren und – als Höhepunkt – ein Mädchen auf seinen Schultern tragen. Mehr als zweitausend Zuschauer hoben staunend die Köpfe, als Eisemann mit dem Kind unter den Klängen einer Musikkapelle das Seil betrat. Vom Leopoldstädter Ufer her kommend, näherte er sich der Mitte des Kanals, ging von dort zügig weiter, als er zu schwanken begann, das Gleichgewicht verlor und unter dem gellenden Aufschrei der Menge in die Tiefe stürzte. Beide Körper schlugen hart am Kai auf und waren sofort tot. Wie sich später herausstellte, war das Kind die fünfzehnjährige Tochter des Seiltänzers gewesen.²⁹

²⁸ NEUWIRTH, Glockengasse (Anm. 22), 116.

²⁹ Vgl. dazu u. a. die Berichte in: *Wiener Kurier*, 19. Juli 1949, 1; *Neues Österreich*, 19. Juli 1949, 3; *Arbeiter-Zeitung*, 19. Juli 1949, 3; *Die Presse*, 19. Juli 1949, 3; *Österreichische Zeitung*, 19. Juli 1949, 2.

Die Katastrophe prägte sich tief ein in das Gedächtnis der Anwesenden. Einer von ihnen war der bekannte Fotoreporter Walter Henisch, der die wagemutige Idee verfolgte, sich ebenfalls auf die Schultern des Seiltänzers zu setzen und von dort aus seine Eindrücke fotografisch festzuhalten – ein Ansinnen, das kurz vor Beginn der Vorstellung von der Polizeibehörde verboten wurde, wie uns Sohn Peter Henisch in seinem berühmten Roman *Die kleine Figur meines Vaters* überliefert.³⁰ Auch der Wiener Filmemacher Peter Patzak war als vierjähriges Kind Zeuge des Ereignisses, an das er sich noch heute erinnert.³¹ Einige Jahre lang markierte ein Gedenkkreuz im Herrmannpark die Stelle des so tragisch verunglückten Artistenpaares. In den 1950er-Jahren wurde es durch ein Hochwasser weggerissen und danach nicht mehr aufgestellt.

Das Scheitern dieses Versuches mag stellvertretend stehen für die zahlreichen Anstrengungen, dem Donaukanal eine zeitgemäße Funktion im Nachkriegs-Wien zuzuweisen. Städtebauliche Ideenwettbewerbe wurden veranstaltet, bei denen renommierte Architekten wie Erich Boltenstern den Donaukanal durchaus als zentrales *Gelenk im Stadtorganismus* begriffen. Realisiert wurden diese jedoch ebenso wenig wie die Mitte der 1960er-Jahre aufkommende Idee, eine Stadtautobahn durch das Bett des Kanals zu führen.³²

Was blieb, war die Verherrlichung des Donaukanals in der Musik. *A schräge Wies'n am Donaukanal*, im Jahr 1960 von Hans Lang komponiert und vom beliebten Volksschauspieler und Conférencier Heinz Conrads unnachahmlich interpretiert, avancierte zu einem der populärsten Wienerlieder der Nachkriegszeit. Der Text beschwor die provinzielle Idylle der grünen Uferzone, die im Sommer als *Wiener Riviera* ihren Platz behauptete und damit erfolgreich anknüpfte an das Freizeitvergnügen der Zwischenkriegszeit: *Ich brauch ka'n Pflanz und ka'n Tamtam, / i fahr net furt, i bleib daham. / A schräge Wies'n am Donaukanal, / is mei Riviera auf jeden Fall.*³³ Das Lied wurde zur heimlichen Hymne aller Donaukanalaficionados. Nicht von ungefähr gehört es bis heute zum Repertoire bekannter Austromusiker wie Joesi Prokopetz, Reinhard Fendrich und Willi Resetarits bis hin zu den Newcomern „Die Strottern“:

Auch im Winter, bei Schneefall, verwandelte sich die „schräge Wies'n“ in ein Freizeitparadies. Der Brigittenuer Hobbyfotograf Rudolf Fabian erinnert sich noch gut, wie die steile Böschung nahe dem Döblinger Steg zum vielbesuchten Rodelparadies mutierte: *Da habe ich meinen ersten Farbfilm ausprobiert. Viele Kinder aus der Umgebung sind zum Rodeln gekommen. Rundherum war ja noch Niemandland mit geringer Verbauung.*³⁴

³⁰ Peter HENISCH, *Die kleine Figur meines Vaters*, Neuausgabe mit Fotos von Walter Henisch senior. Salzburg – Wien – Frankfurt 2003, 224–229.

³¹ „Ich habe mich ums Herz gekümmert“, in: *Der Standard*, 22./23. Mai 2010.

³² Bertrand Michael BUCHMANN – Harald STERK – Rupert SCHICKL, *Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung*, Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Wien, Wien 1984 (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung 14), 116.

³³ *A schräge Wies'n am Donaukanal*. Musik: Hans Lang, Text: Josef Petrak, Ausgabe für Klavier & Gesang mit Akkordbezeichnung, Eberle Verlag 1960.

³⁴ Zit. nach Peter PAYER, *Ansichtssachen. Die Vorstadt in privaten Fotografien, Wien-Brigittenua 1945–1980*, Wien 2005, 44.



Abb. 6: Sonnenhungrige auf der „schrägn Wies’n“ beim Döblinger Steg, 1960er-Jahre (Bezirksmuseum Brigittenau, Bildarchiv).

Andere wiederum begeisterten sich für die noch verbliebenen Überfuhren. Die etwas antiquiert anmutende Möglichkeit, den Fluss mittels Rollfähre zu queren, beeindruckte nicht nur die Kinder- und Jugendbuchautorin Judith Cenkli:

Graugrün, ein wenig ölig schimmernd, mit schnellen flachen Wirbeln fließt er da unten, zwischen Beton und Weiden, der brave, nüchterne Sohn der großen Donau, die fürs Häusliche nichts übrig hat und einen großen Bogen um den Wiener Alltag macht. [...] Die Überfuhr vollzieht sich lautlos, rasch und ohne maschinelle und betriebsstoffliche Aufwendungen. Ein Seil ist über den Fluß gespannt, dran das Schifflin gleitet, an einer Rolle laufend, komplett mit Steuerrad, Steuermann und Rettungsring. [...] Einfach und großartig.³⁵

Die zunehmende Integration des Donaukanals in den Alltag der Bevölkerung markierte eine wichtige Etappe in der kollektiven Akzeptanz dieser Stadtlandschaft. So war es denn auch die Freizeit- und Kulturnutzung, die – nach dem aufwändigen Umbau der Stadtbahn zur U-Bahn in den Jahren 1976 bis 1979 und den damit einhergehenden neuen Oberflächengestaltungen – ab den 1980er-Jahren einen spürbaren Aufschwung einleitete: Der Z-Club eröffnete 1984 ein *Showboat*; ein Jahr später wurde nahe der Marienbrücke das Schiff *Johann Strauß* als Restaurant und Walzeraufführungsstätte verankert (es war 1913 als *Erzherzog Franz Ferdinand* in

³⁵ Zit. nach Herman HAKEL (Hg.), *Wien von A – Z*, Wien 1953, 53.

Linz gebaut worden, erhielt 1918 seinen jetzigen Namen und war einst der Stolz der DDSG-Linienschiffahrt); 1988/89 folgten ein Kunst- und Kulturmarkt sowie die alternative Kunstgruppe *Agora*.

Auch auf wissenschaftlicher und künstlerischer Ebene erfuhr der Donaukanal endlich eine Würdigung. Bertrand Michael Buchmann, Harald Sterk und Rupert Schickl legten 1984 im Auftrag der Stadt Wien eine umfassende Studie zur städtebaulichen Entwicklung des Donaukanals vor – ein bis heute gültiges Standardwerk.³⁶ Karlheinz Roschitz und der Fotograf Matthias Cremer dokumentierten den Kanal zwei Jahre später aus literarischer und fotografischer Perspektive.³⁷

Entdeckt wurde der Donaukanal in jenen Jahren auch als Filmkulisse. Als Drehort für den US-amerikanischen Agentenfilm *Firefox* (1982, Regie: Clint Eastwood), in dem die nachts menschenleeren innerstädtischen Uferabschnitte kühles Ostblockflair à la Moskau verströmten,³⁸ und in der satirischen, zum Kult gewordenen österreichischen Krimiserie *Kottan ermittelt* (1976–1983), in der Regisseur Peter Patzak den morbiden Charme des vorstädtischen Kanalufers mitsamt den historischen Stadtbahnbögen in Szene setzte, eine Gegend, die dem in Wien-Brigittenau aufgewachsenen Patzak seit seiner Kinderheit bestens vertraut war.³⁹

In den 1990er-Jahren setzte sich der zaghaft begonnene Aufschwung fort. Die Müllverbrennungsanlage Spittelau wurde modernisiert und nach Plänen des Künstlers Friedensreich Hundertwasser umgestaltet; 1995 sperrte das Musiklokal *Flex* auf; Lokalpionier Ossi Schellmann eröffnete im Jahr darauf sein Restaurant *summer stage*; die *Umweltmeile* mit einem von Boris Podrecca gestalteten Glaspavillon wurde 1999/2000 ins Leben gerufen. Allerdings: Fast alle Initiativen waren im diesseitigen Uferbereich verortet. Und auch wenn neue Brückenverbindungen geschaffen wurden (Roßauerbrücke 1980–83, Siemens-Nixdorf-Steg 1991), das gegenüber liegende Leopoldstädter Ufer blieb weiterhin größtenteils „unbespielt“ und bestenfalls „Ökos“ und Alternativen vorbehalten. Es schien, als ob nach wie vor eine unsichtbare Trennlinie den Fluss durchzog, die Abstand gebot.

Dies verspürte auch die Schriftstellerin Ilse Aichinger, die gemeinsam mit ihrer Mutter die Gräuel des NS-Regimes in einem kleinen Zimmer überlebt hatte, direkt gegenüber dem Gestapo-Hauptquartier, das nach dem Krieg geschliffen wurde und an dessen Stelle heute ein Gedenkstein steht. Aichinger beschrieb die für sie noch lange Zeit beklemmende Atmosphäre der dortigen Kaianlagen:

Eine merkwürdige blanke Ödigkeit erfüllt dort die Luft. Die Dunkelheit erscheint nur hinausgezögert. Der Kai reicht von der Urania bis zur Rossauerkaserne, aber der eigentliche Franz-Josefskai ist kürzer. Für mich verkürzt er sich noch mehr. Er scheint mir nur aus dem Platz zu bestehen, den das Gebäude der Wiener Gestapo und sein

³⁶ BUCHMANN – STERK – SCHICKL, *Der Donaukanal* (Anm. 32).

³⁷ Karlheinz ROSCHITZ, *Donaukanal. Linien einer Stadt-Landschaft*. Mit Photographien von Matthias Cremer Wien 1986.

³⁸ Vgl. Christian DEWALD – Michael LOEBENSTEIN – Werner Michael SCHWARZ (Hg.), *Wien im Film. Stadtbilder aus 100 Jahren*, Katalog zur 364. Sonderausstellung des Wien Museums, Wien 2010, 280

³⁹ Vgl. Florian KLENK, „Schreiben kann die bis heute nicht“, in: *Falter* 48 (2010).

*Umfeld einnahmen. [...] Der Kai gehört dem Stadtplan nach zur inneren Stadt. Aber für mich gehört er schon zur Insel hinüber, zu ihren Ängsten, nicht zu ihren Hoffnungen.*⁴⁰

Versuche, diese Vergangenheit hinter sich zu lassen und dem Donaukanal ein neues Gesicht zu verleihen, sind seit den 1980er-Jahren auch von der ÖVP unternommen worden. Die Wiener Oppositionspartei, die sich unter dem Schlagwort *Bunte Vögel* einen Namen gemacht hatte, veranstaltete Ende September 1983 erstmals das *Lichterlfest*, bei dem der Donaukanal abends mit Lampions und Kerzen, Bootkorso, Musik und Feuerwerk ins Bewusstsein der Bevölkerung geholt wurde. Der seither jährlich abgehaltene Event wurde in neuerer Zeit ergänzt durch die Initiative *urban waters*, die Designer und Studenten einlud, ihre Zukunftsvision des Donaukanals zu präsentieren. Unter dem Schlagwort *Neues Leben statt alter Kanal* sollten die städtebaulichen Möglichkeiten der „Kleinen Donau“ aufgezeigt werden.⁴¹

Und auch in der SPÖ-dominierten Stadtregierung forcierte man die Entwicklung von Konzepten zur Attraktivierung des Kanals. Ein eigener *Donaukanalkoordinator* wurde bestellt, der sich seither um die Abstimmung sämtlicher Projekte und deren Einbeziehung in den übergeordneten *Masterplan Donaukanal* kümmert.⁴² Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurde damit endlich die langjährige Tabuzone der Wiener Stadtplanung durchbrochen.⁴³

Es war die auch international zu beobachtende Neubewertung des öffentlichen Raumes unter ökonomischen Gesichtspunkten, seine Kommerzialisierung und Privatisierung, die den Startschuss gab und gleichsam über die Uferzonen des Donaukanals schwappte. *Strandbar Herrmann, Badeschiff, Pier 9, Adria Wien, Tel-Aviv-Beach, Motto am Fluss* sowie zahlreiche weitere Sommerlokale mit zugehörigem Sandstrand machten den Donaukanal, so eine Stadtzeitung, zum *Szene-Wasser mit innerstädtischem Erlebnis-Appeal*.⁴⁴

Wobei der *Strandbar Herrmann* die entscheidende Rolle des „Icebreakers“ zukam, denn mit ihrer Eröffnung im Sommer 2005 war der Donaukanal erstmals vollends in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Der anhaltende Zustrom des Publikums offenbarte schlagartig die Attraktivität und das enorme Potential der stadtnahen Uferzonen. Und die *Strandbar Herrmann* blieb von nun an ein Hotspot erster Güte. Im Jahr 2006 wurde sie vom renommierten britischen Reisemagazin *Condé Nast Traveller* sogar auf Platz zwei unter den 25 besten Clubs der Welt gewählt. *Die Meeresküste ist 300 Meilen entfernt, aber hier kann man einen Cocktail und ein Wiener*

⁴⁰ Ilse AICHINGER, Der Kai, in: Richard REICHENBERGER (Hg.), *Vorfriede Wien. Literarische Warnungen 1945–1995*, Frankfurt am Main 1995, 270 f.

⁴¹ Johannes HAHN – Gerhard Franz ROTH – Norbert WALTER, *Urban Waters. Vom Donaukanal zur kleinen Donau*, Wien 2004.

⁴² Vgl. Stadtplanung Wien (Hg.), *Zukunft Donaukanal. Eine pulsierende Lebensader für das Herz der Stadt*, Wien 2005; <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/index.html> (Zugriff 24.1.2011).

⁴³ Vgl. dazu auch Eric A. LEUER, *Ein Stiefkind der Stadt? Öffentlicher Raum am Wiener Donaukanal* (Studienarbeit), München 2009.

⁴⁴ *Falter* 22 (2010), 37. Vgl. dazu auch Matthias G. BERNOLD – Dagmar WEIDINGER, *Lokale und Kohle am Kanal*, in: *Falter* 25 (2010), 40 f.



Abb. 7: Strandbar Herrmann, Blick donaukanalaufwärts, 2006 (www.strandbarherrmann.at).

Schnitzel genießen und mit den Zehen im Sand wackeln, hieß es in der Begründung.⁴⁵

Auch die farbige Effektbeleuchtung der Brücken wurde intensiviert und verströmt seither nachts besonderes metropolitanes Flair. Die jüngste kulinarische Aufrüstung mit Spitzenköchen wie Christian Petz und Mario Bernatovics sorgt für zusätzliche Anziehungskraft, ebenso wie das jährlich stattfindende Festival *Donaukanaltreiben*. Die Eröffnung der neuen Schiffsstation *Twin City Liner* im Jahr 2010 sowie zahlreiche weitere noch zu realisierende Projekte – u. a. ein Gourmetmarkt, ein Wellness- und ein zweites Badeschiff – werden die Uferzonen vor allem im stadtnahen Bereich weiter attraktivieren. Langfristiges Ziel der Planungen für die Gesamtlänge des Kanals ist ein attraktiver Mix aus Freizeit-, Gastronomie- und Erholungsraum, in dem auch Platz für so genannte „Ermöglichungsräume“ sein soll, also offene, konsumfreie und partizipative Zonen.

Eingebettet in City-Branding-Strategien und Imagekampagnen, ist der Wiener Donaukanal heute zu einem vorzeigbaren Faktor geworden im harten Wettbewerb der Metropolen um Besucherströme und mediale Aufmerksamkeiten. Mehr als hundert Jahre nach seiner urbanen Inkorporation scheint er bei Einheimischen wie Touristen als wertvoller Teil der Großstadt akzeptiert. Egal ob man das Eventleben genießt oder sich zwischen Bars, Graffitiwänden und Hochhäusern dem modernen *Streetfishing* hingibt,⁴⁶ eines scheint mittlerweile offenkundig: An den Ufern des

⁴⁵ Zit. nach *Die Presse*, 18. April 2007.

⁴⁶ Cool am Kanal, in: *Fisch & Wasser* 5 (2010), 10.

Donaukanals, formuliert ein aktueller Lifestyleführer, verläuft eine *Ader des Wiener Lebens*. In ihr pulsiert das legendäre Wiener Blut. Aber das von heute.⁴⁷

⁴⁷ Carlos de MELLO – Elisabeth de LUCA, Wien modern. Architektur, Design, Style, Wien – Graz – Klagenfurt 2010, 45.