



## WIE DIE DONAU NACH WIEN KAM



# Inhalt

Vor der Donauregulierung	1
Wassergewalten	6
Arbeitsbedingungen im 19. Jahrhundert	13
Wiener Arm/Donaukanal	14
1. Donauregulierung	19
Stadtentwicklung	23
Brücken	28
2. Donauregulierung	30
Freizeitparadies Donauinsel	34
Donaubäder	35
Mitwirkende an der Donauregulierung	38

Begleitende Broschüre zur Sonderausstellung

„Wie die Donau nach Wien kam

150 Jahre Donauregulierung 1870–2020“

Impressum: Bezirksmuseum Leopoldstadt, 1020 Wien, Karmelitergasse 9

Web: [www.bezirksmuseum.at](http://www.bezirksmuseum.at) | E-Mail: [bm1020@bezirksmuseum.at](mailto:bm1020@bezirksmuseum.at)

Text: Karin Astler, Georg Friedler, Manuela Koch, Luise Rauchenberger,  
Gertraud Rothlauf

Layout und Grafik: Brigitte Nerger



Für den öffentlichen Verkauf bestimmter Kupferstich der Umgebung Wiens mit weitgehend verlässlicher Darstellung des Donaulaufes von Leander Anguissola und Jacob Marinoni (1706)

Die Donau durchbrach ursprünglich die „Wiener Pforte“ zwischen Leopolds- und Bisamberg und ergoss sich in ein 6 km breites Gewirr aus Flussarmen, Auen und Inseln. Jahreszeitlich bedingte Wasserschwankungen und mitgeführte große Mengen Schutt und Sediment bedingten, dass Inseln und Donauarme verschwanden und neue entstanden.

Ab dem späten Mittelalter verlagerte sich das ganze Stromgewirr, vor allem der für Wien so wichtige „Wiener Arm“, nach Nordosten, weg von der Stadt. Immer wieder versuchte man durch hölzerne Uferbefestigungen und Dammbauten einerseits Hochwässer abzuwehren und andererseits die Verlandung von Schifffahrtsrouten zu verhindern – aber kaum eine Maßnahme überlebte das nächste Hochwasser. Auch die 1376 erstmals urkundlich erwähnten Wasserpflüge (Handbagger) waren nicht zielführend. Bis ins 16. Jh. hatte man einfach nicht die technischen Möglichkeiten den Lauf der Donau zu beeinflussen.

## VOR DER DONAUREGULIERUNG

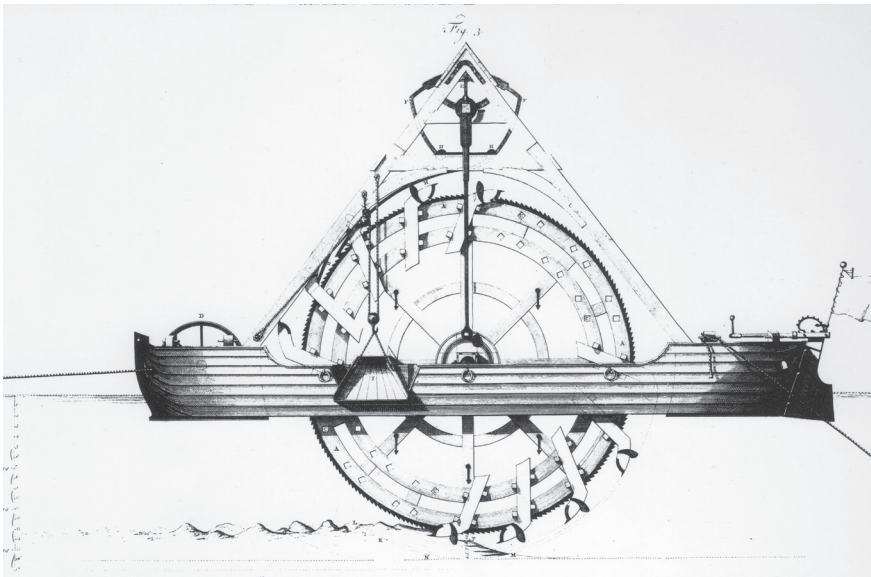
1706 zeichneten Leander Anguissola und Johann Jakob Marinoni, zwei herausragende Kartografen, einen Plan von Wien und der weitverzweigten Donau. Der Kupferstich war zwar noch sehr ungenau, aber wunderschön, und wurde in den vornehmen Kreisen ganz Europas als Kunstwerk gehandelt.

1717 berief Karl VI. Vincenzo Coronelli nach Wien um einen Regulierungsplan auszuarbeiten und verlieh ihm den Titel „Commissario Perpetuo del Danubio“. Auch er schlug Dämme vor, diagonal angeordnet, um die Leopoldstadt zu schützen. 1760 gewann die Idee eines Durchstichs als Alternative zum Dammbau an Beachtung. Spalart, ein Ratgeber Maria Theresias, schlug vor, das Kaiserwasser mit dem Heustadlwasser zu verbinden.

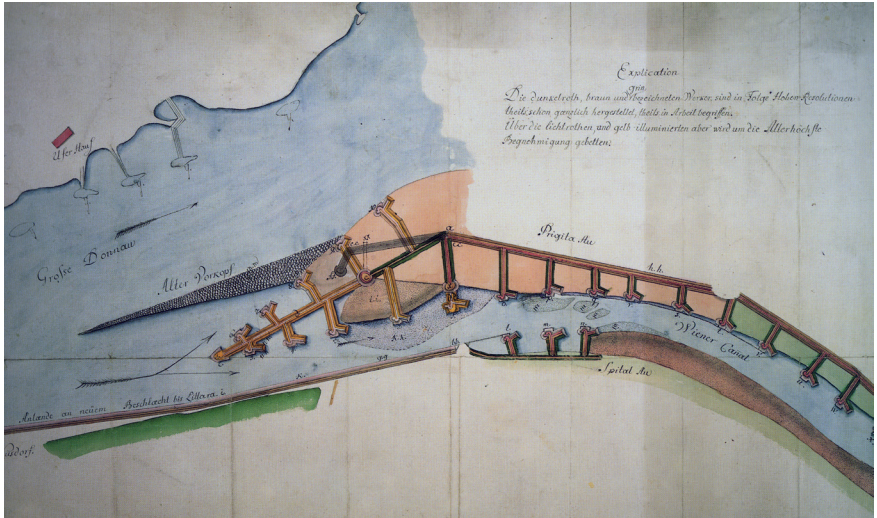
Der Siebenjährige Krieg 1756–1763 und der dadurch bedingte Geldmangel beendete vorübergehend alle Hochwasserschutzmaßnahmen.

1768 errichtete „Camerale-Ingenieur“ Johann Sigismund Hubert, sehr unterstützt von Josef II., einen Schutzdamm im Bereich von Floridsdorf. Dieser Vorläufer unseres Hubertusdammes überlebte aber nicht einmal das nächste Hochwasser.

*Ein Bagger aus dem Jahr 1774.*

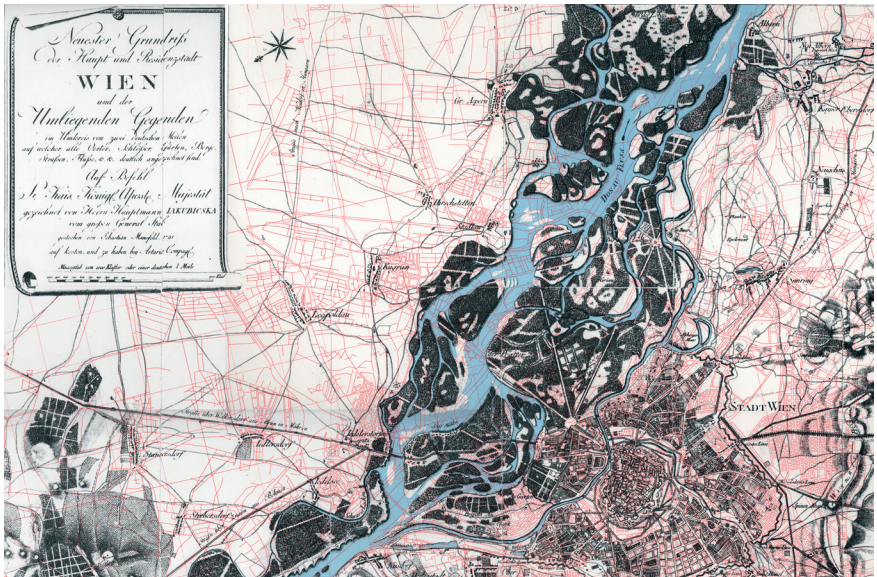


# VOR DER DONAUREGULIERUNG



Gesamtplan für die Errichtung eines neuen Vorkopfes bei Nußdorf von Nicolaus v. Schitzenau (1788)

Käuflich erwerbbarer Plan aus der Umgebung Wiens von Hauptmann Jakubicska (1789)



## VOR DER DONAUREGULIERUNG

Einer der Gründe für die vielen Misserfolge im Hochwasserschutz war das Fehlen verlässlichen Kartenmaterials. Dieser Umstand hatte sich noch gravierender im Siebenjährigen Krieg ausgewirkt. Also ordnete Josef II. aus militärischen Überlegungen eine genaue Vermessung seiner Länder, die „Josefinische Landaufnahme“ 1773–1781, an. Die Donau wurde genau dargestellt – die Ergebnisse aber geheim gehalten und standen für die Wasserschutzbauten nicht zur Verfügung.

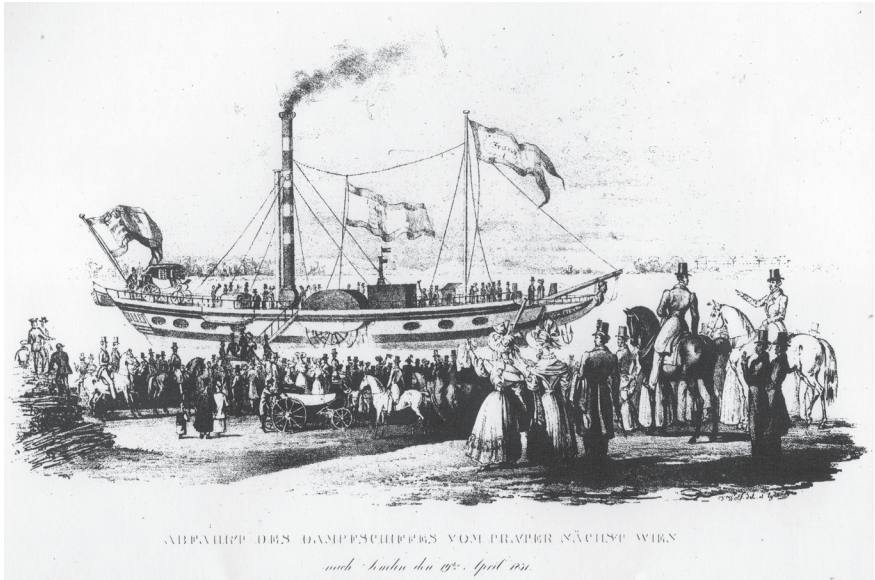
Die Bevölkerung schob die Schuld an den vernichtenden Hochwasserkatastrophen auf die Dammbauten, die Wasserbauexperten stritten, ob Dämme oder Durchstich zielführend wären, bis der Kaiser genervt alle Mittel für den Hochwasserschutz sperrte. Die Grenze des Wasserbaues der damaligen Zeit war sichtbar geworden und man beschränkte sich nur mehr auf den Einlaufbereich in den Donaukanal.

1809–1819 erfolgte eine neuerliche umfassende Landvermessung, die „Franziseische Landesaufnahme“. Mit verlässlichen Detailplänen, Höhenangaben und Profilen entwickelte sich auch der Wasserbau in Theorie und Praxis.

1810 propagierte Josef Maria Schemerl Ritter von Laythenbach (Leytenbach), der Leiter des Hofbauamtes, die revolutionäre Idee, alle Donauarme in einem „Normalstrombett“ zu vereinigen und es mit einer dauerhaften, stabilen Brücke zu überqueren. Er hatte die Idee, Brücke und Begrenzungsdämme im Trockenen zu bauen und dann den Strom einzuleiten durch Verlandung von Fahnenstangenwasser und Kaiserwasser – etwa so wie es dann 60 Jahre später auch geschah.

Der Kaiser war begeistert und befahl die sofortige Durchführung. Ein Brückenwettbewerb wurde 1825 ausgeschrieben, aber niemand kümmerte sich um die Finanzierung und die Pläne verschwanden in Schubladen.

Die folgenden Jahre waren geprägt von den endlosen Diskussionen der Befürworter eines Donaudurchstichs und damit Schaffung eines neuen Strombettes und den Verfechtern von Dammbauten und der Beibehaltung des alten Flussverlaufes. Obwohl die Gruppe der Durchstich-Befürworter mit internationalen Experten die besseren Argumente hatten, konnten sie sich nicht gegen Florian R. v. Pasetti, Verantwortlicher für den Hochwasserschutz und bis zu seiner Pensionierung 1868 vehementer Verfechter der Dammbauten, durchsetzen. Er hielt einen Durchstich für technisch nicht durchführbar und zu gefährlich. Aber auch die Durchstich-Befürworter konnten sich nicht einigen, wo denn der Durchstich erfolgen sollte.



Das erste Dampfschiff auf der Donau „Franz I“ 1830

In den 1830er Jahren bewirkte der Bau der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn einige Veränderungen in der Flusslandschaft. Um Platz für den Nordbahnhof zu schaffen, mussten zwei Donauarme trockengelegt werden. Eine Brücke wurde gebaut, über die 1838 der erste Personenzug nach Deutsch-Wagram fuhr.

1848 wurde ein umfassendes Beschäftigungsprogramm gegen Arbeitslosigkeit durchgezogen – ohne Vorbereitung, ohne Planunterlagen und ohne Berücksichtigung der Kosten wurden Ausbesserungen und Erhöhungen bestehender Dammschutzbauten gemacht. 1849 setzte der engagierte Handelsminister Karl Ludwig Freiherr von Bruck die Erste Donau-Regulierungs-Commission ein. Verschiedene Projekte wurden ausgearbeitet, aber nach dem Sturz von Bruck fehlte der politische Wille, sie auch zu verwirklichen.

Doch verheerende Hochwasser, die Entwicklung der Dampfschiffahrt ab 1830 und der Eisenbahn ab 1837 und deren Bedarf an Landeflächen, Stapelplätzen, Umschlagmöglichkeiten, sowie die Versorgung von Wien, dem Zentrum eines 50-Millionen-Staates, forderten eine Lösung.



„Die Überschwemmung am Tabor zu Wien am 4. Februar 1850“ aus „Illustrierte Zeitung“ vom 23.2.1850, Leipzig.

Hochwässer, Eisstöße, Taufluten und Überschwemmungen bedrohten über Jahrhunderte Mensch und Tier, sowie wachsende Siedlungen im Raum Wien. Aufzeichnungen darüber finden sich lange Zeit nur in Klosterbibliotheken, Ortschroniken oder privaten Korrespondenzen. Dank der intensiven Arbeit vieler Forscher finden wir heute Daten zu Ereignissen ab den Jahren 1012/13, in denen große Hochwässer im Sommer und Winter Wien und seine Umgebung gefährdeten und Todesopfer und erhebliche Schäden an Gebäuden und Vieh sowie in der Landwirtschaft verursachten.

Die Landschaft änderte sich ständig durch natürliche Verschiebungen des Flußbettes, erste Regulierungsversuche, klimatische Veränderungen oder den Wandel der Landnutzung. Die Bedrohung durch Überflutungen blieb. Ab dem Jahr 1500 erhöht sich die Anzahl der Aufzeichnungen und sie werden konkreter. Dies mag auch der steigenden Hochwasseraktivität geschuldet sein und fällt zeitlich mit dem Beginn der „Kleinen Eiszeit“ zusammen. Diese Periode brachte kürzere Sommer und strengere Winter mit ganzjährig vermehrten Niederschlägen. Das betraf alle Flüsse in Europa, natürlich auch die Donau mit all ihren Neben- und Zuflüssen.



Große Schäden entstanden nicht nur an Gebäuden, oft wurden diese weggerissen bzw. zur Gänze zerstört, Hausrat wurde weggeschwemmt, Vieh ertrank, Ernten gingen verloren und Äcker wurden überflutet, der gute Boden wurde teilweise weggerissen oder mit vom Fluss mitgeführtem Geröll und Sand überdeckt und auf Jahre hin weniger fruchtbar oder unfruchtbar. Als Folge drohten Hungersnot, Teuerung, Grundwasserverseuchung, Cholera und andere Epidemien.

### 1501 Himmelfahrtsgieß – Sommerhochwasser

Im Sommer des Jahres 1501 verursachten lang anhaltende Regenfälle ein historisches Hochwasser in mehreren Ländern Mitteleuropas. Schon der Juli soll sehr verregnet gewesen sein, im August kamen noch etliche Tage mit Dauerregen dazu. Da die Katastrophe um Maria Himmelfahrt stattfand, wurde sie als „Himmelfahrtsgieß“ bezeichnet. Es war eines der schwersten Flutereignisse des 2. Jahrtausends und forderte zahlreiche Opfer sowie schwerste Schäden. An der Donau stand das bayrische Passau bis auf den Dom zu St. Stephan unter Wasser, Engelhartzell, Linz, Enns und Melk hatten schwerste Schäden zu verzeichnen. In Wien errechneten Hydrologen in den 1930-er Jahren eine Durchflussmenge von 14.000 Kubikmetern pro Sekunde. Nach diesem Wert ist die zweite Wiener Donauregulierung mit der Neuen Donau und der Donauinsel ausgelegt.

### 1647 Sommerhochwasser

Johann Pezzl's Chronik für Wien schildert Folgendes: *„Im August 1647 ereigneten sich so große Wassergüsse, daß die Donau sehr hoch anschwoll und zu Wien unbeschreiblichen Schaden verursachte.“* Weiters vermerkt der Chronist: *„Der Wein wurde ... durch Frösche verdorben.“*

### 1730 Schneeschmelze – Tauflut im Mai

*„Häufige Regen und Wolkenbrüche schwellten 1730 die Donau so sehr an, daß sie abermals ... drei Vorstädte unter Wasser setzte“,* berichtet „Johann Pezzl's Chronik für Wien“, besonders in Mitleidenschaft gezogen waren damals Roßau, Leopoldstadt und die „Waißgärber“-Vorstadt. *„Der angeschwollene Fluß selbst trieb mancherlei Trümmer und Hausgeräthe von zerstörten Ortschaften bei Wien vorbei, und man fing unter Anderem zwei Wiegen auf, in deren einer ein totes Kind, in der anderen ein noch lebendes Kind lag.“*

### 1744 Eisstoß und Tauflut im März

Damals saßen die Bewohner der tiefer gelegenen Vorstädte Lichtental, Roßau, Leopoldstadt und Weißgerber tagelang auf den Dachfirsten ihrer Häuser fest. Versorgt wurden sie, indem ihnen von Booten aus auf langen Stangen Lebensmittel gereicht wurden.

# WASSERGEWALTEN

## 1786 Sommerhochwasser

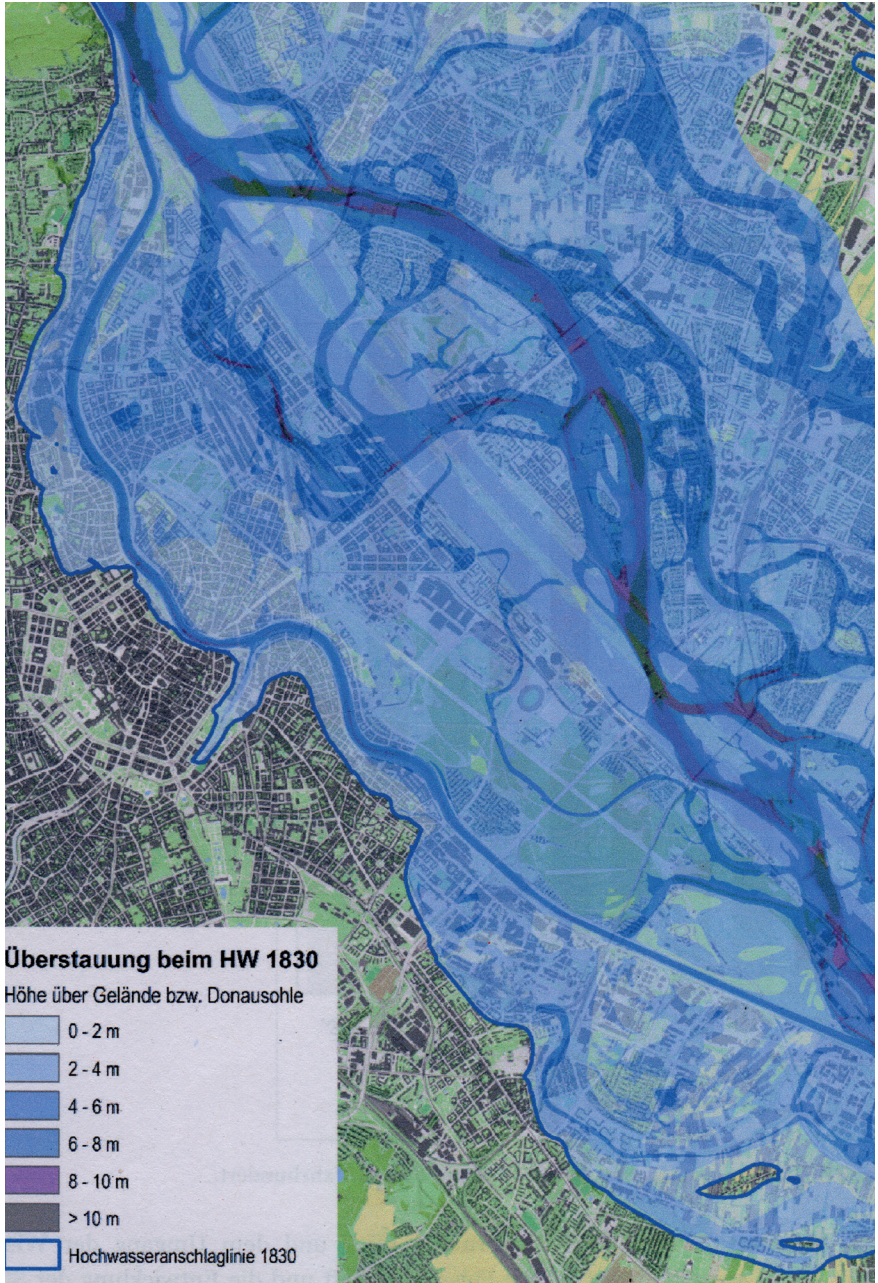
Es war ein besonders hartes Jahr, die Vororte Leopoldstadt, Brigittenau, Jedlersdorf und Floridsdorf wurden im Juni, Juli und August insgesamt vier mal überschwemmt. Im Juni und Juli jeweils durch ein „großes“ Hochwasser, im August 2 mal durch ein „kleines“.

## 1830 Eisstoß und Tauflut

Im Jänner 1830 sanken die Temperaturen auf -22 Grad Celsius. Ein Monat lang hielt der sich bildende Eisstoß an, ehe Ende Februar Tauwetter einsetzte. Das Eis brach, die abgehenden Schollen zerstörten die große Taborbrücke und rissen unzählige Gebäude nieder; vom 26. Februar bis 10. März 1830 überflutete der Strom vor allem die Vorstädte: Leopoldstadt, Floridsdorf, Leopoldau, Roßau und Stadlau. Es kam zu katastrophalen Verhältnissen und enormen Schäden, es wird von 74 Toten – darunter 19 Kinder – und 681 zerstörten Häusern berichtet.

*Jägerzeile (heute Praterstraße) am 2. März 1830, Aquarell von Eduard Gurk*





## 1850 Hochwasser durch Eisstau

Die „Illustrierte Zeitung“ in Leipzig schildert die Ereignisse in ihrer Ausgabe vom 23.2.1850: *„Schon der Nacht vom 1. zum 2. Februar hatte sich die Temperatur geändert, am 2. bei einem warmen Regen ging das Eis fort und vom frühen Morgen an hörte man von Zeit zu Zeit Kanonendonner von den Basteien als Signal wegen der Wassergefahr. Sie ließ auch nicht lange auf sich warten, denn bei anbrechendem Abend war bereits Flordisdorf, der Tabor, Leopoldstadt, Erdberg, Weißgärber und Jägerzeile zum Theil überfluthet. Des Nachts fiel das Wasser, aber nur, um des Sonntags in noch größerm Maße hereinzubrechen, so daß die Überschwemmung auf dem Marchfelde einem wahren Meere glich.“*

## 1862 Hochwasser

Das Hochwasser vom Februar 1862 war auf anhaltendes Tauwetter zurückzuführen und überschwemmte in Wien zerstörerisch Gebiete am linken und rechten Ufer der Donau, besonders betroffen waren die Leopoldstadt, die Brigittenau, Zwischenbrücken, die Roßau, Flordisdorf, Mühlshüttel und Stadlau, sowie die Große Donaubrücke und Langenzersdorf.

*Eisstöß Februar 1929 aus „Kaisermühlen, Alte Donau 1890–1960“*



### 1899 „Jahrhunderthochwasser“ im September

Im September 1899 ereignete sich mit rund 10.000 Kubikmetern pro Sekunde ein sogenanntes 100-jähriges Hochwasser nach anhaltenden Regenfällen. München verzeichnete ein Jahrhunderthochwasser, dort wurden Uferanlagen im Stadtbereich und zwei große Isarbrücken zerstört. Die 1899 erreichten Wasserstände waren die höchsten jemals gemessenen im Isar- und Inngebiet, die Donau brachte enorme Wassermassen mit nach Wien. Rechts der Donau wurden Hafenanlagen, Lagerhäuser und ca. 50.000 Keller in Mitleidenschaft gezogen.

### 1899 Eisstoß und „kleines“ Hochwasser

Auf der Donau bildete sich ein Eisstoß von 57 km Länge. Am 25. Dezember erreichte er um 11 Uhr nachts die Reichsbrücke und schob sich dann auf. Bei der Stadlauer Eisenbahnbrücke erreicht er eine Höhe von fast 4 Metern. Das in der Folge auftretende Hochwasser beschränkte sich im Großen und Ganzen auf das Inundationsgebiet.

### 1929 Eisstoß – die Hauptattraktion von Wien

Im Februar 1929 sanken die Temperaturen bis auf -29 Grad Celsius, es baute sich ein seit Jahrzehnten nicht mehr gesehener Eisstoß auf. Am 9. Februar erreichte er die Reichsbrücke, die Donau war auf einer Länge von 40 Kilometern von Bratislava bis in die Wachau zugefroren. Massen von Schaulustigen strömten an die Ufer, man sprach von „Schollenchaos, Eiswüste und Gletscherspalten“. Der Verein „Verkühle dich täglich!“ schlug ein Loch in die Eisdecke und mehrere Vereinsmitglieder tauchten in die eisigen Fluten. Ein Monat lang war der Eisstoß „die Hauptattraktion“ in Wien, am 15. März setzte sich das Eis langsam in Gang, der Abgang verlief ohne größere Schäden.

### 1940 Eisstoß

„Man sieht hochgetürmte Eisberge. Es schaut aus, als hätten Eiswagen einfach ihre Last auf einer weiten Ebene hingeschüttet.“ So beschreibt die „Illustrierte Kronen-Zeitung“ den Eisstoß, der nach lang anhaltender Kältewelle am 22. Jänner 1940 Wien erreichte. „Die schwache Strömung hat nicht verhindern können, dass sich im Donaukanal schon eine feste Eisdecke gebildet hat. Bei der Urania kann man noch einige freie, aber schon viel mehr vereiste Stellen sehen“. Die Eismassen, die am frühen Nachmittag die Stadt erreichten, zogen etliche Schaulustige an, die das immer wiederkehrende Naturschauspiel neugierig bewunderten. Dabei war der Eisstoß nicht ganz so spektakulär wie jener von 1929. Tausende Wiener zogen an die Reichsbrücke und bis zu den Schiffmühlen hinunter. Der Verein „Verkühle dich täglich“ wagte sich wieder in die Fluten.

## 1954 Sommerhochwasser (30-jähriges HW)

Mehr als 20 Tage regnete es im Juli 1954, aus dem bairischen Raum kam die Donau bereits mit erhöhtem Pegel nach Österreich und die Zuflüsse aus Oberösterreich, Tirol und Salzburg brachten ebenso enorme Wassermassen mit sich. Am 15. Juli 1954 berichtete die Wiener Zeitung: „.....*Weitere Räumungen auf dem Handelskai, auf der Brigittenauer Lände, am Dammhafen, in Albern und Fischamend waren notwendig. Der Handelskai steht in seiner ganzen Länge etwa ein bis eineinhalb Meter unter Wasser.*“ Schutzdämme im 22. Bezirk kamen zum Einsturz und in der Leopoldstadt, vor allem im Bereich des unteren Praters, bestand akute Seuchengefahr. Der am 14.7.1954 in Wien gemessene Höchstpegel der Donau betrug 8,61 Meter, somit das extremste Hochwasser seit 1899.

## 1975 Sommerhochwasser Anfang Juli (10-jähriges HW)

Die Rathauskorrespondenz dokumentiert: 1. Juli 1975 – Pegel der Donau von 5,8 m überschritten, anhaltender Regen, alle Wienerwaldbäche nähern sich der Hochwassermarken; 2. Juli – wesentliche Verschärfung der Situation, der Pegel bei der Reichsbrücke erreicht 7,10 m, erste Evakuierungsmaßnahmen werden vorbereitet; Dammbau in Albern gebrochen; 3. Juli – am Handelskai treiben leere Transportcontainer ab und werden, um evtl. Schäden an Brückenpfeilern abzuwenden, von der Polizei mit Maschinengewehren beschossen, um sie zu versenken. 4. Juli – für 21 Uhr wird eine Überschreitung der 8 m Marke des Pegels bei der Reichsbrücke erwartet. Danach fallen die Pegelstände langsam.

## 2002 Sommerhochwasser im August (100-jähriges HW)

Aufgrund anhaltender massiver Regenfälle führten viele der Zuflüsse Hochwasser, der große Schäden in Ober- und Niederösterreich verursachte. Wien: Hafenanlagen Freudenau und Copa Cagrana überflutet, Marchfeld-Schutzdamm stark gefährdet.

## 2013 Jahrhunderthochwasser im Juni

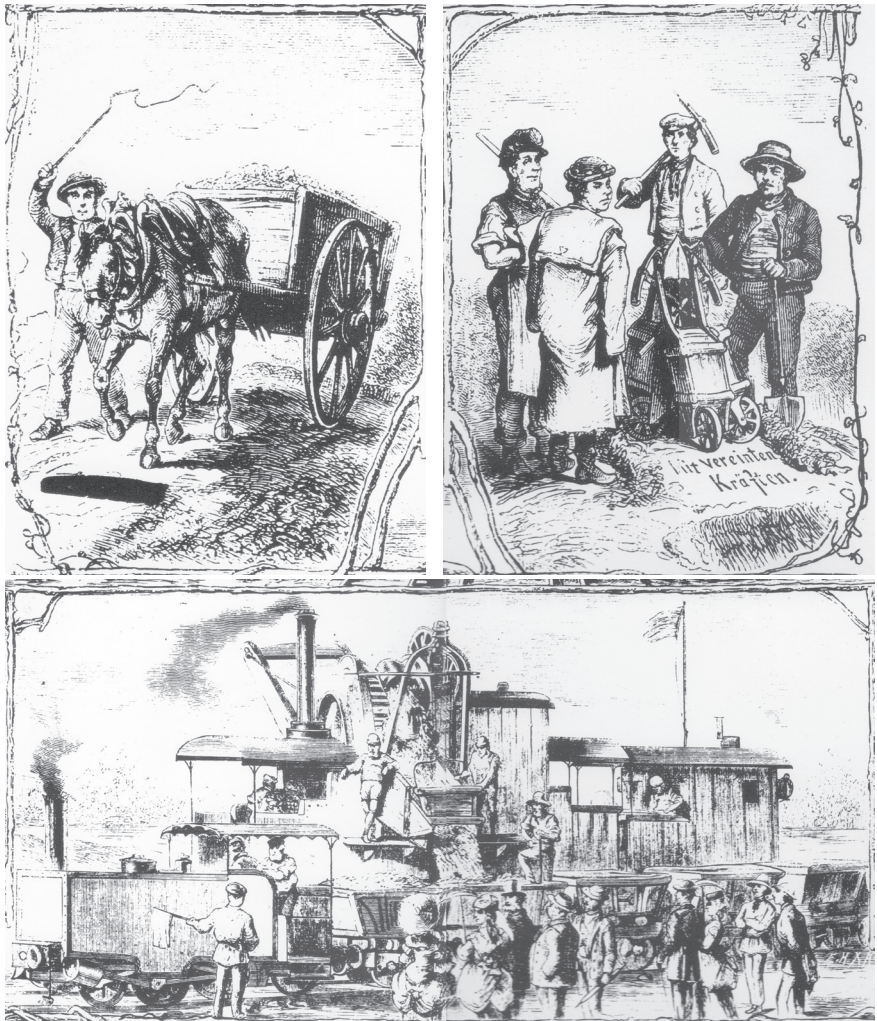
In der Nacht von 5. auf 6. Juni erreichte die Donau in Wien einen Pegelhöchstwert von 8,09 Metern in Korneuburg. Wien blieb dank der Donauinsel und der Neuen Donau weitgehend unversehrt, es kam lediglich zu Überschwemmungen im Alberner Hafen, Ölhafen Lobau, Sunken City (nomen est omen) und der Copa Cagrana.

Jahrhunderte lang waren Eisstöße auf der Donau berüchtigt. Was früher noch eine durchaus regelmäßig auftretende Winterattraktion der Donau war, tritt in unserer modernen Zeit so gut wie kaum mehr auf. Im Winter 2015/2016 gab es auf der österreichischen Donau nicht einmal Randeisbildung, geschweige denn, dass ein Streckenabschnitt hätte gesperrt werden müssen.

## ARBEITSBEDINGUNGEN IM 19. JAHRHUNDERT

Trotz des Einsatzes großer Baumaschinen wurde ein beträchtlicher Teil der Arbeiten händisch durchgeführt. Fast tausend Arbeiter, meist Tschechen, Slowaken, Polen und Italiener waren zu minimalen Löhnen beschäftigt. Sie hausteten anfangs in Erdhöhlen, mit Winterbeginn dann in primitiven Baracken. Es gab weder Heizung noch sanitäre Einrichtungen, wodurch mehrmals Typhusepidemien ausbrachen, die zahlreiche Todesopfer forderten.

*Darstellung der Donauregulierungsarbeiten in einer Tageszeitung (1872)*



## WIENER ARM/DONAUKANAL



*Das Lusthaus, direkt an einem Donauarm liegend, während des Militärfestes am 18. Oktober 1814.*

Der „Wiener Arm“, „Wiener Wasser“ ab 1700 „Donaukanal“ war zur Zeit der Römer ein stabiler Hauptarm der Donau und eine wichtige Versorgungsader für die Stadt. Salz aus Gmunden und Hallein, Bausteine und Granit aus Mauthausen, Holz, Obst und Gemüse und Fisch wurden an den Ufern gehandelt und gelagert. In der Leopoldstadt bestand ein Schiffsarsenal, in dem unter Ferdinand I., Leopold I. und Karl VI. Ruderschiffe und Segelschiffe gebaut wurden.

Aber der so wichtige Wasserweg bedrohte auch die Stadt mit Hochwasser und man versuchte sich zu schützen. Von 1439–1547 gab es einen dammartigen Hochweg von der Schlagbrücke bis zur Kreuzung Taborstraße/Obere Augartenstraße, der eine trockene Straßenverbindung gewährleistete.

1454 wurde Kaspar Hartneid, ein erfolgreicher Konstrukteur von Wasserspielen in Ziergärten, vom Wiener Stadtrat beauftragt, den Wiener Arm der Donau (Donaukanal) für größere Einheiten schiffbar zu machen. Als das nächste Hochwasser seine Bauten wegschwemmte, entging er dem Todesurteil nur, weil er versprach Wien nie wieder zu betreten.



Als im 16. Jh. dieser Hauptarm der Donau immer mehr verlandete und von der Stadt abrückte, wollte man mit einem Damm mehr Wasser in den Taborarm und damit in den Wiener Arm zwingen. Doch die Diskussionen zwischen den städtischen und den niederösterreichischen Behörden, Hofkammer und Hofkriegsrat, den betroffenen Grundbesitzern, Brückenmeistern, Schiffern und Fischern waren mühsam, die Finanzierung schwierig und die technischen Möglichkeiten ungenügend. Man beschränkte sich auf kleinräumige Lösungen. So wurden 1567 im Bereich Neuer Tabor (heute etwa Flaktürme im Augarten) Steine zum Erosionsschutz verlegt und Ufer mit hölzernen Bauten befestigt.

1598 versuchte man mittels eines kleinen Durchstichs Wasser aus dem Wolfsarm, der den Taborarm verdrängte, in den Kanal zu leiten – die erste Donauregulierung!!!

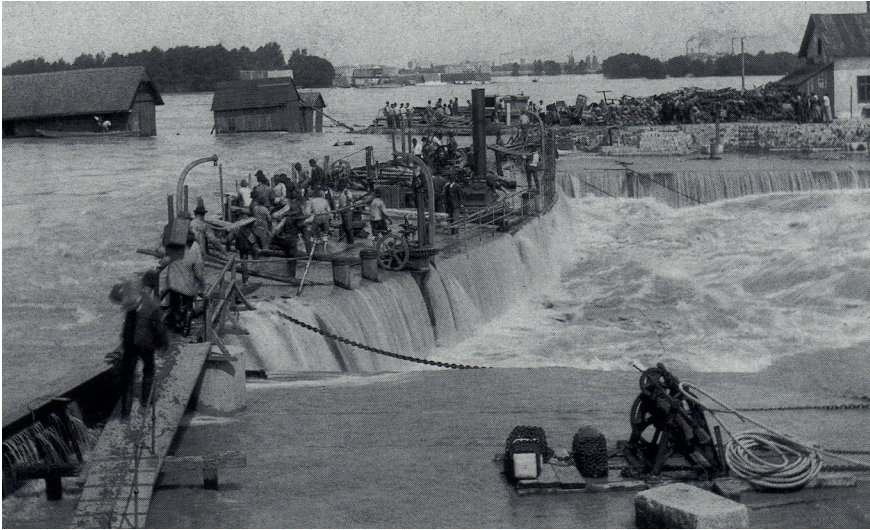
Nachdem aber die Wassermassen nicht umzuleiten waren, beschränkte man sich in der ersten Hälfte des 17. Jhs. darauf, den Donaukanal schiffbar zu erhalten und die Stadt besser vor Fluten und Eisstößen zu schützen. Man konzentrierte sich auf den Beginn des Wiener Armes, baute Dämme und Uferbefestigungen, baggerte Untiefen aus, schüttete Arme, die sich vom Wiener Arm abspalteten, zu, grub Kanäle um neue Wasserläufe, z. B. vom Prater abzuhalten. Mit viel Geld, Arbeitskraft, Holz und Stein schaffte man im Schnitt pro Jahr 350 Laufmeter Uferbefestigungen mit Flechtzäunen und Reisigbündeln, Senkkästen, Wehren, Leitwänden etc. Sie mussten jährlich ausgebessert oder erneuert werden und waren trotzdem kurzlebig. Sie dienten nicht nur dem Wohle der Stadt, sondern auch militärischen Zwecken.

Nach der Türkenbelagerung von 1683 waren die technischen Möglichkeiten soweit entwickelt, dass man vom Wiener Arm zum Fahnenstangenwasser einen 1392 m langen Damm bauen konnte, der verhinderte, dass das Heustadlwasser zum Wiener Arm durchbrach. Gleichzeitig bekamen Prater und Augarten hölzerne Uferschutzbauten, die auch militärischen Zwecken dienten. Aber auch diese Maßnahmen überlebten meist nicht das nächste Hochwasser.

1688 setzte Leopold I. eine „Donauregulierungskommission“ ein und Leander Anguissola entwarf einen Plan zur Schiffbarmachung des Donaukanals, der nicht realisiert wurde. 1717 schlug der von Karl VI. aus Venedig nach Wien berufene Pater Vincenzo Coronelli vor, die Leopoldstadt durch mehrere diagonal angeordnete Dämme zu schützen.

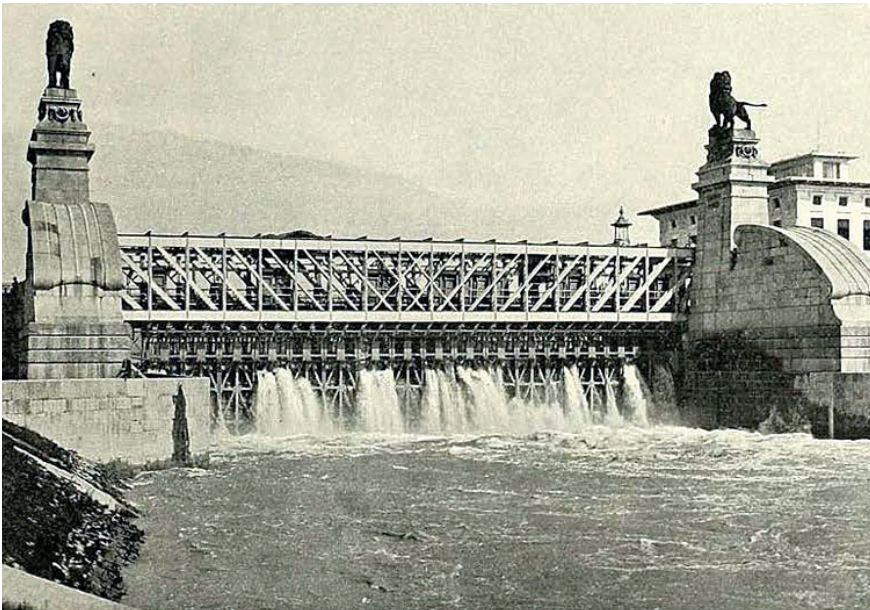
Erst 1791 begann der Ausbau am Einlaufbereich in den Donaukanal, der „Nußdorfer Schere“, die bis 1870 bestand.

## WIENER ARM/DONAUKANAL



*Sperrschiff am Brigittener Spitz während des Hochwassers am 3.8.1897*

*Das Wehr in Nußdorf während des Hochwassers 1899.*



1832 erfolgte die erste nachhaltige Regulierungsmaßnahme: ein Donaukanaldurchstich der das Mauthnerwasser und das Lusthauswasser vom Kanal abklemmte und den Verlauf begradigte. Das Lusthaus lag nun nicht mehr an einem Fluss und das Heustadlwasser war ein toter Arm. Die Begradigung und Mündung des Kanals unterhalb der Freudenau war wichtig, um die Versorgung Wiens mit Fleisch aus Ungarn zu verbessern (Lobauer Leitwerk).

1872 konstruierte Wilhelm Engerth für das Nußdorfer Leitwerk ein Schwimmtor, genannt Sperrschiff, das bei einem Wiener Künstlertagsfest (Faschingsfest) als „Schiffico blamabico“ titulierte wurde.

Bis 1898 war es der alleinige Schutz der Stadt vor Hochwasser und Eisstoß. Eduard Suess verglich es mit einem schwimmenden Balken, der bei Bedarf zur Brechung von Hochwasser quergestellt und notfalls auch versenkt werden konnte.

Dann wurde allerdings ein neues Sperrwerk nötig, denn in den 1890er Jahren wurde die Donaukanallinie der neuen Stadtbahn in den Arkaden der rechten Kaimauer gebaut. Der Pegelstand des Donaukanals musste also so zu halten sein, dass die Donaukanallinie nicht überflutet werden konnte.

Das neue Sperrwerk bestand aus einer massiven von zwei Löwen gekrönten, nach Josef Schermerl von Leythenbach benannten Wehrbrücke, an der die „Schützen“ befestigt waren. Sie waren in vertikaler Richtung zu bewegen und regelten so den Wasserzufluss. Die ganze Brücke konnte in 4,5 Stunden aufgezoogen werden. Schiffe konnten in einer Schleuse den Niveauunterschied zwischen Kanal und Strom überwinden. Die Bauleitung hatte Wilhelm Taussig, Architekt war Otto Wagner, die technischen Entwürfe stammten von Wilhelm Engerth.

Große Schwierigkeiten verursachte in diesem Bauabschnitt die Entfernung der vielen in den letzten 300 Jahren mit Mühe errichteten, aber nicht sehr erfolgreichen, Leitwerke zur Regulierung des Wasserstandes.

1901–1906 errichtete man als Teil einer geplanten Schleusentreppe (die nie gebaut wurde) die Kaiserbadschleuse (die nie in Betrieb ging). Das dazugehörige Schützenhaus zur Aufbewahrung der Schützen, der beweglichen Metallplatten des Wehrs, entwarf Otto Wagner.

## WIENER ARM/DONAUKANAL

Nachdem Hauptsammelkanäle und Straßenkanäle nicht mehr in den Donaukanal mündeten, nahm die Wasserqualität zu und es wurden 1904/05 Strombäder eingerichtet.

Am Ende des 2. Weltkrieges war beidseits des Donaukanals Hauptkampflinie. Fast alle Donaukanalbrücken und die Häuserzeilen beidseits des Kanals wurden zerstört. Mit dem Wiederaufbau auf der Seite des 2. Bezirks wurden neue städtebauliche Akzente gesetzt.

*Der Donaukanal ist heute ein Ort für Freizeit und Erholung*



# 1. DONAUREGULIERUNG 1870–1875



Vorschlag zu einer Donauregulierung, Johann Mihalik (1865)

1864 wurde die Zweite Donau-Regulierungs-Commission eingesetzt, begann aber wegen des Krieges mit Preussen erst 1867 zu arbeiten.

Nach den heftigen Diskussionen der letzten Jahrzehnte entschloss man sich mittels Durchstich ein neues Flussbett zu schaffen. Es sollte im Trockenem gegraben werden und auch im Trockenem fünf Brücken gebaut werden.

Es gab drei Fixpunkte, an die sich der Durchstich zu halten hatte:

- ein Felsvorsprung bei Nußdorf
- der rechte Pfeiler der Ostbahnbrücke bei Stadlau (1868 im Trockenem gebaut im Zuge der Errichtung der Ostbahn)
- und das „Lobauer Leitwerk“, das eben für eine Million Gulden gebaut war und dessen Demolierung ebensoviel gekostet hätte.

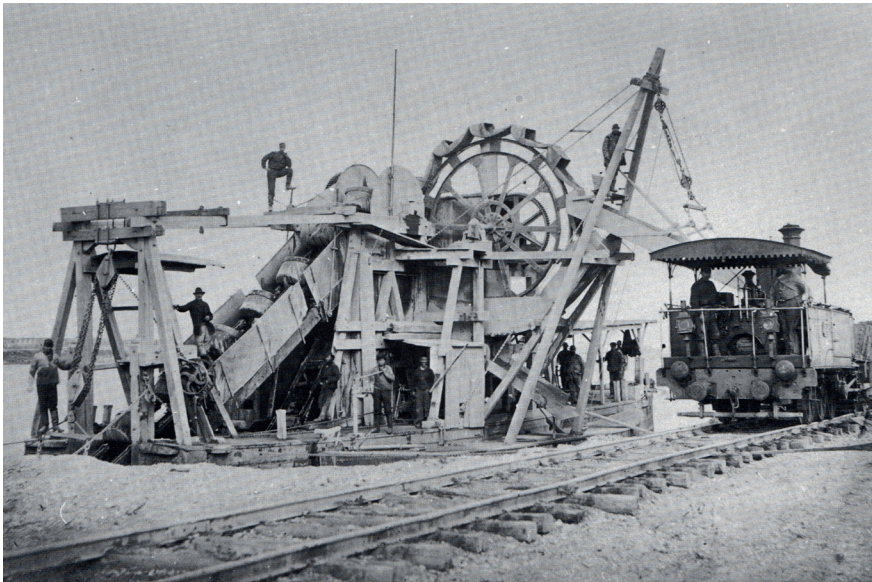
## 1. DONAUREGULIERUNG 1870–1875

Die entscheidenden Pläne lieferten die Ingenieure James Abernethy und Georg Sexauer, wissenschaftlich begleitet vom Geologen Eduard Suess und politisch sehr gefördert von Bürgermeister Cajetan Felder.

1868 erfolgte die Zustimmung des Kaisers und Bewilligung durch Reichsrat, Niederösterreichischen Landtag und Wiener Gemeinderat, die je ein Drittel der geschätzten Kosten übernahmen. Mit den Bauarbeiten wurde die französische Firma Castor, Couvreur u. Hersent beauftragt. Sie hatte erfolgreich den Suezkanal (1859–1869) gebaut und brachte die nötige Erfahrung und vor allem die benötigten Baumaschinen mit. In der Schwimmschulallee (heute Lassallestraße) wurden zwei Administrationsgebäude errichtet und am 14.5.1870 erfolgte am Ende der Schwimmschulallee in der Nähe der heutigen Reichsbrücke der erste Spatenstich durch Kaiser Franz Josef.

Große Schaufelmaschinen gruben ein neues Bett. Der Aushub von etwa 12 Millionen Kubikmetern wurde mit 200 Pferdewagen und 1200 „Lowries“ (Kippwagen auf Schienen), 11 Lokomotiven und 2 Transportschiffen zum Zuschütten des Kaiserwassers und anderer Donauarme, zur Abdämmung des 474,5 m breiten Überschwemmungsgebietes und zum Bau des Marchfelddammes verwendet.

*In Wien gebauter Schwimmbagger; Lokomotive, die schon am Suezkanal eingesetzt war.*



## 1. DONAUREGULIERUNG 1870–1875

Für die Besucher der Weltausstellung 1873 waren die Bauarbeiten eine besondere Attraktion, die man von einem extra dafür errichtete Aussichtsturm besichtigen konnte.

Man arbeitete in zwei Abschnitten. Zuerst grub man unterhalb des „Roller“, einem natürlichen Damm (zwischen Kaiserwasser und Floridsdorfer Arm in der Gegend der heutigen Nordbrücke), das Flussbett in der vollen Breite von 284,5 m bis zur heutigen Reichsbrücke, wo man das Erdreich als Schwimmschuldamm beließ.

Im zweiten Abschnitt flussabwärts bis Albern wurde nur eine Künette (grabenförmige Ausschachtung) am rechten Stromufer gegraben und man überließ den Rest der Arbeit dem Strom.

Am 15./16.4.1875 erfolgte der auch von Fachleuten mit Sorge erwartete „Durchstich“ am Rollerdamm und wenige Stunden später der Öffnung am Schwimmschuldamm. Bis auf kleine Schäden am rechten Ufer war das Unternehmen, das 25 Mio fl (Florint) verschlungen hatte, geglückt!

*Blick vom Nußberg auf den Donaustrom wenige Wochen nach dem Durchstich (1875).*



# 1. DONAUREGULIERUNG 1870–1875

Der Geologe Prof. Eduard Sueß, der maßgeblich an der Planung und Durchführung der Donauregulierung beteiligt war, berichtet in seinen »Erinnerungen:

*„... Am 15. April sollte die Öffnung des Roller und die Einströmung der Donau in das neue Bett gewagt werden. Am 12. veranlasste ich ein vertrauliches Schreiben an alle technischen Beamten, das auf die Schwierigkeiten hinwies... Ein Zufall wollte, dass mir die verantwortungsvolle Ehre zufiel, am Roller den entscheidenden Befehl zum Einlassen des Stromes zu geben. Dies geschah am 15. April um 3 Uhr 30 nach mittags.*

*Außer den Beteiligten waren nicht viele Personen anwesend. Der Roller, einst der trennende Kopf zwischen der großen Donau und dem Kaiserwasser, bildete einen stromaufwärts gekrümmten Haken. Man ließ ihn an der rechten Seite des Hakens öffnen, und nun stürzte der gewaltige Strom schäumend herein. Zur Linken riss er immer größere Stücke des Roller mit sich, aber während er so die Breite der Pforte vergrößerte, füllte er das tiefer liegende Becken nicht, sondern seine Gewalt war so groß, dass er anfangs auch das vorhandene Grundwasser mit sich talwärts fortriss.*

*Stauend erblickten wir einige Minuten an der linken Seite eine bedeutende Strecke des Bettes trocken vor uns, ein merkwürdiges Beispiel für die so oft unterschätzte Kohäsion des Wassers... Die dahinfegende riesige Wassermenge spülte bald über den Landstreifen an der Reichsbrückenlinie. Um 7.20 Uhr abends öffnete man ihn, so dass nunmehr ein einziges zusammenhängendes Bett vorhanden war.“*

Entstanden war ein 284,5 m breites Flussbett das, den Wasserständen Hoch-Mittel- und Niederwasser entsprechend, in drei Streifen geteilt war, und ein 474,5 m breites Überschwemmungsgebiet.

Am 30.5. 1875 wurde der Schiffsverkehr im neuen Donaubett durch den Kaiser feierlich eröffnet und die Festgäste fuhren an Bord der „Ariadne“ zum ersten Mal von der Reichsbrücke nach Nußdorf. Doch auch nach der Eröffnung musste weiter bis etwa 1909 reguliert werden,



weil der Strom in seiner Rinne zu pendeln begann und so die am rechten Donauufer angelegten Länden und Umschlagplätze verlandeten oder ausgeschwemmt wurden.





Die Rundansicht Wiens während der ersten Türkenbelagerung 1529. Die Insel in der Mitte, die heutige Leopoldstadt, wurde durch den Wiener Arm (im Vordergrund) und den Hauptstrom, den Taborarm (im Hintergrund) begrenzt.

### Stadtentwicklung bis ins 17. Jahrhundert

Einst war die Landschaft des Wiener Beckens geprägt von Auwäldern, Haupt- und Nebenarmen der Donau mit vielen Inseln, deren Größe sich nach jeder Überschwemmung änderte. Die Leopoldstadt entwickelte sich auf der höchsten und damit am wenigsten durch Hochwasser gefährdeten Insel am linken Ufer des Wiener Arms. Auf dieser Insel, dem Unteren Werd, standen bereits um 1300 erste Häuser, eine erste Schlagbrücke (Schlachtbrücke, heute Schwedenbrücke) zwischen Insel und Stadt wird bereits Ende des 14. Jh. erwähnt.

Auf dem Unteren Werd siedelten sich Gemüsegärtner, Fischer und Schiffsbauer an, sodass die Häuserdichte schnell zunahm. Die auf einem Damm gebaute Taborstraße (früher Kremser Straße) entwickelte sich zur Handelsstraße Richtung Norden. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts, wurden in der Taborstraße auch die Orden der Barmherzigen Brüder und der Karmeliter ansässig.

## STADTENTWICKLUNG

In den folgenden Jahrzehnten verlandeten weitere Donauarme, kleinere Inseln vereinten sich mit dem Unteren Werd, sodass mehr Siedlungsraum entstand. So markiert die linke Straßenseite der heutigen Hollandstraße bzw. Leopoldsgasse das östliche Ufer eines Nebenlaufs eines verlandeten Wiener Arms.

Trotz verlandeten Flussarmen, Uferschutzbauten und Hochwasserdämmen gehörten Überflutungen weiterhin zum Leben im Unteren Werd. Noch bis Anfang des 19. Jahrhunderts, vor Verlegung des Donaukanals, war ein Besuch des Lusthauses per Schiff über den Wiener Arm möglich.

Auch war die Gegend attraktiv wegen der Nachbarschaft zu den kaiserlichen Jagdgründen (Prater). Eine Allee, Jägerzeile (Praterstraße), zum Prater wurde gebaut. Dort siedelten sich ab dem 16. Jahrhundert, mit Genehmigung von Maximilian II., pensionierte Jäger an. Adelige und Großbürger errichteten sich entlang der Praterstraße und des Donaukanals (Am Schüttel) ab dem 17. Jahrhundert herrschaftliche Häuser.

*Karte von Wien ca. 1773, Ausschnitt Praterstern*



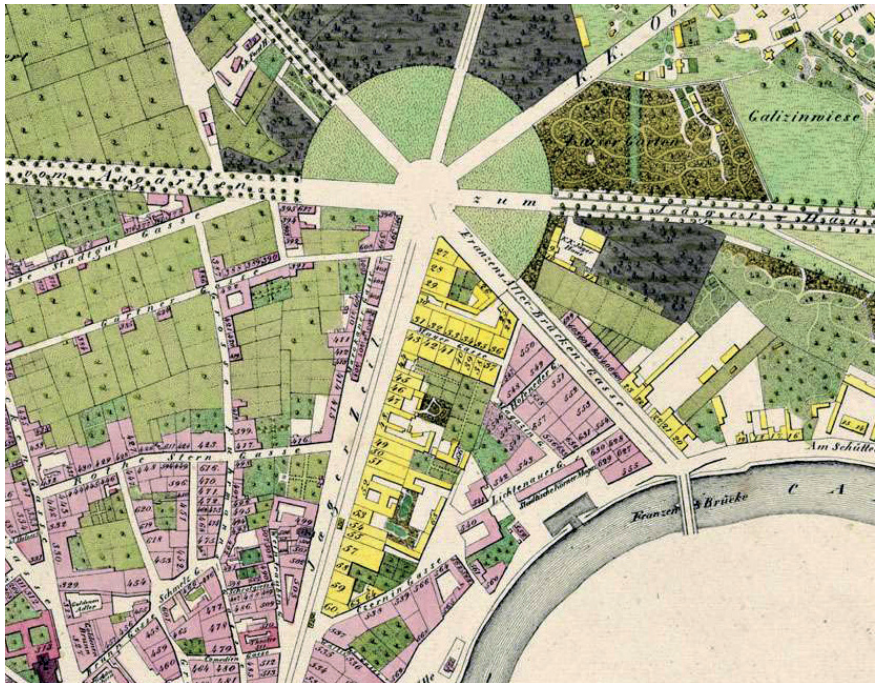
Die Einwohnerzahl wuchs erneut beträchtlich, als im Unteren Werd 1625 ein jüdisches Ghetto entstand, das allerdings 1670 wieder aufgelöst wurde. Die wachsende Vorstadt wurde nunmehr von Leopold I. in Leopoldstadt umbenannt.

## Stadtentwicklung ab dem 18. Jahrhundert

Zwischen 1700 und 1830 veränderte sich die Siedlung im Unteren Werd nur wenig. 1777 lebten 16.000 Menschen in diesem Gebiet. Die meisten adeligen Villen und Parks entlang des Donaukanals waren durch kleinere Häuser ersetzt worden. Die Besiedlung konzentrierte sich am linken Ufer des Donaukanals und weiterhin an den beiden Ausfallstraßen Prater- und Taborstraße.

Trotz der Hochwassergefahr stieg die Bevölkerung im Unteren Werd zu Anfang des 19. Jahrhunderts auf 25.000 Menschen an. Besiedelt waren vor allem der Norden der Leopoldstadt und das Gebiet um den Praterstern.

Karte von Wien ca. 1830, Ausschnitt Praterstern



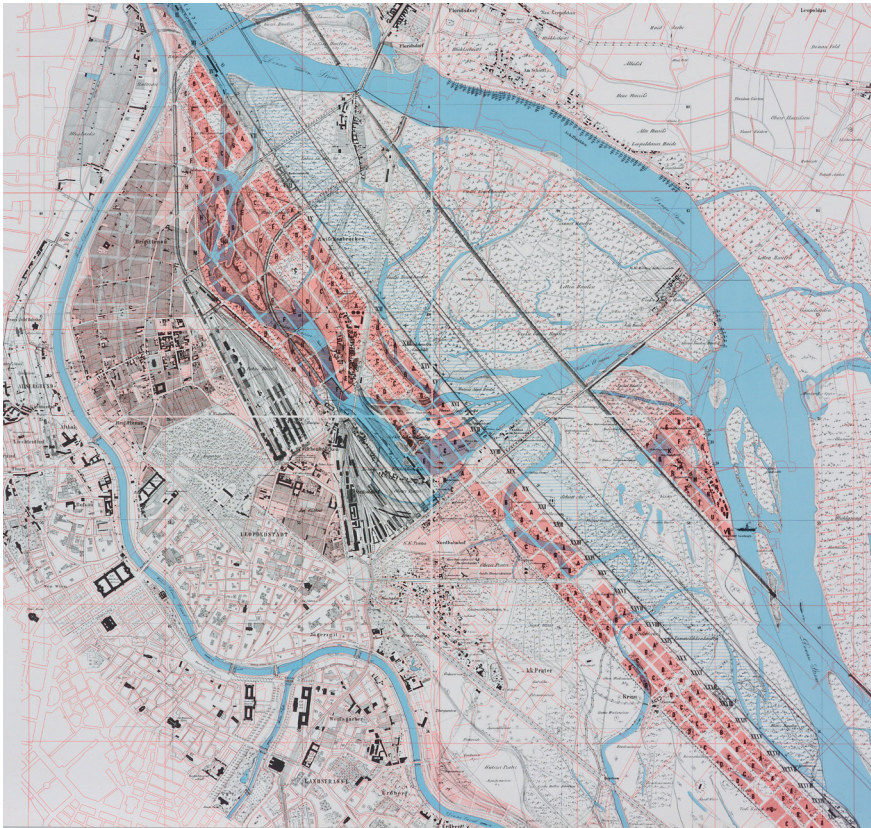
# STADTENTWICKLUNG

Mitte des 19.Jhs. waren es fast 50.000 Bewohner. Die alten, zentral gelegenen Wohngebiete entlang von Prater- und Taborstraße galten immer noch als gute Mittelklasseviertel, aber etliche der herrschaftlichen Villen verschwanden wieder, wahrscheinlich wegen des zunehmenden Zuzugs von Arbeitern, die sich in Mietshäusern nahe neuer Industriebetriebe ansiedelten.

## Stadtentwicklung nach der 1. Donauregulierung

Die Donauregulierung 1870-1875 brachte eine wesentliche Veränderung der geographisch-topographischen Struktur. Mehr als 260 Hektar Land wurden am rechten Donauufer stabilisiert und damit zu Siedlungs- und Industriefläche.

*Durch die Donauregulierung entstandene Neubaugebiete*



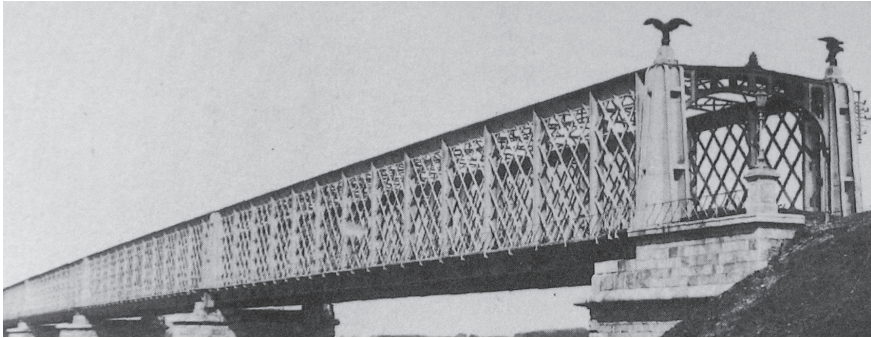
Dort, wo während der Weltausstellung 1873 die Weltausstellungs-Bahn fuhr, begann 1875 nach fertiggestellter Donauregulierung die Erschließung des Geländes. Auf den neuen Flächen sollte Wiens erste „Donaustadt“ entstehen. Die ersten Häuser entstanden in den 1880er Jahren entlang der Ausstellungsstraße. Anfang des 20. Jahrhunderts war bereits ein großer Teil des Geländes verbaut, viele dieser Gründerzeithäuser bestehen bis heute. „Donaustadt“, ein von den Stadtplanern vergebener Name, gefiel der Bevölkerung offenbar nicht und so bürgerte sich als Name Stuwerviertel ein.

Letztendlich entstand zwischen Prater und Augarten, den Bahnhofsgeländen und dem Messegelände ein Mosaik aus Fabriken und Wohngrätzeln. Insbesondere entlang der Donau wurden am neugeschaffenen Handelskai (Länge 11km) große Industriebetriebe angesiedelt (z.B. Metallverarbeitung, Lebensmittelindustrie, Gaswerke, Ö raffinerien). Dazu kamen Hafenanlagen, Schiffsanlegestellen und die Donauuferbahn. Kritisiert wurde diese Anlage insbesondere deshalb, weil die Donau nur scheinbar näher an die Stadt gerückt war. Jetzt war sie durch die großen Industrieanlagen von der Stadt getrennt.

Im Zusammenhang mit der Stromregulierung wurden fünf Straßen- und Eisenbahnbrücken über die Donau neu errichtet: Franz-Josephs-Brücke (Floridsdorfer Brücke), Kronprinz-Rudolf-Brücke (Reichsbrücke), Nordbahnbrücke, Nordwestbahnbrücke (Nordbrücke) und Stadlauer Ostbahnbrücke. Der Nordbahnhof beim Praterstern wurde zum wichtigsten Bahnhof der Monarchie, weil er die Verbindung zu den Industriegebieten in Mähren, Schlesien und Galizien herstellte.

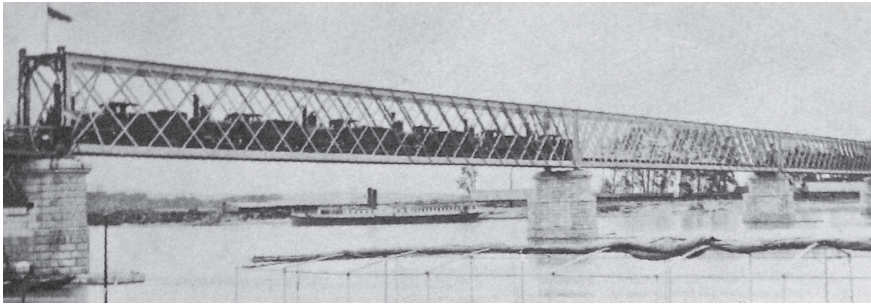
Bis 1880 stieg die Bevölkerung auf 119.000 Einwohner an, 2.000 Gebäude wurden auf der Insel gezählt. Bereits 1900 zählte der 2. Bezirk 214.000 Einwohner. So kam es zur Teilung des Bezirks, der 20. Bezirk, die Brigittenau entstand. Heute haben sich die Bezirke Leopoldstadt und Brigittenau durch Bebauung und Brücken in das Stadtbild integriert. Die Insellage, zwischen Hauptarm der Donau und Donaukanal (ehemaliger Wiener Arm) ist den meisten Wienern nicht mehr bewusst.

## BRÜCKEN



▲ Stadlauer Staatsbahn-Brücke

▼ Nordwestbahnbrücke



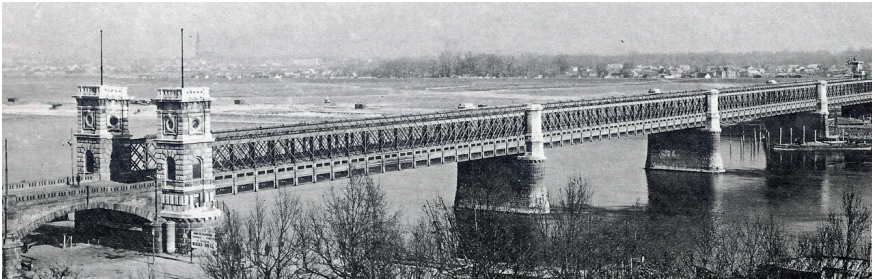
Zur Überquerung der unregulierten Donau war man bis ins hohe Mittelalter auf Fährboote, sog. Urfahre angewiesen. Die erste „standhafte“ Brücke war die „Schlagbrücke“, heute Schwedenbrücke, 1368 erstmals urkundlich erwähnt und bis 1782 die einzige Verbindung zwischen Stadt und dem „Unteren Werd“, der Hauptinsel der heutigen Leopoldstadt. Strenge Hygienevorschriften verlangten Schlachtvieh vor dem Transport in die Stadt hier zu „schlagen“.

Erst seit dem von König Albrecht 1439 erlassenen Brückenrecht gab es die „Wolfsbrücke“ in der Gegend der heutigen Floridsdorfer Brücke und die „Lange Brücke“ in der Nähe des Augartens.

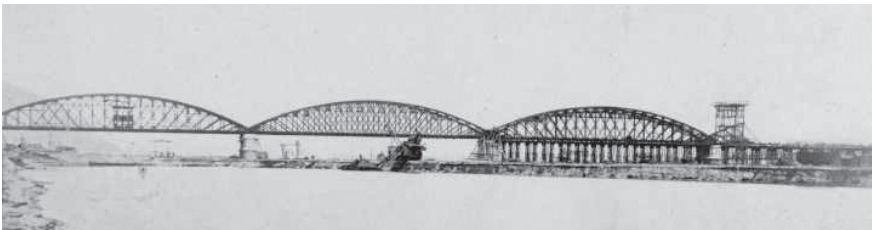
Die Standorte wurden mehrere Male verlegt, die Konstruktion war flexibel und Ersatzteile wurden gleich vor Ort bereitgehalten, weil jedes Hochwasser sie zumindest teilweise zerstörte. Für die Durchfahrt von Lastschiffen mit Hilfsbesegelung und später von Dampfschiffen mussten die Brücken zerlegt und wieder zusammengebaut werden.

Ende des 17. Jhs. wurde die Taborstraße angelegt von der aus man über die „Kleine Taborbrücke“ auf die Insel „Im Durchlauf“ und weiter über die „Große Taborbrücke“ nach Floridsdorf kam.

Im Zuge der Ersten Donauregulierung entstanden fünf neue Brücken:  
 die Stadlauer Staatsbahn-Brücke (heute Stadlauer Brücke) 1870  
 die Nordwestbahnbrücke (heute Nordbrücke) 1872  
 die Kronprinz-Rudolf-Brücke (heute Reichsbrücke) 1872–1876  
 die Kaiser-Ferdinand Nordbahnbrücke (heute Nordbahnbrücke) 1874  
 die Kaiser-Franz-Josef-Brücke (heute Floridsdorfer Brücke) 1874

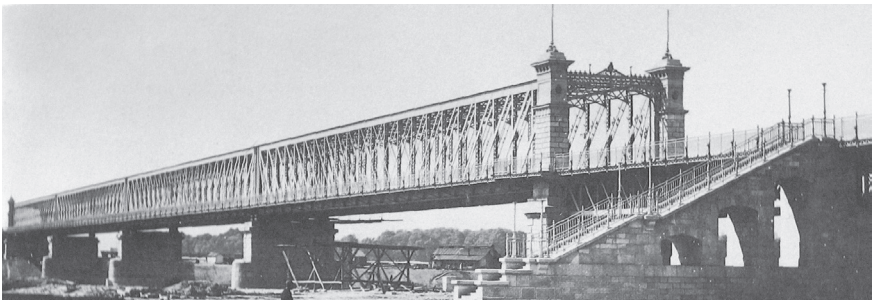


▲ *Kronprinz-Rudolf-Brücke*



▲ *Kaiser-Ferdinand Nordbahnbrücke*

▼ *Kaiser-Franz-Josef-Brücke*



## 2. DONAUREGULIERUNG 1972–1988



*Baustelle des Wehres 2*

Durch die Donauregulierung von 1870 bis 1875 war die Hochwassergefahr nicht wirklich gebannt. Schon bald erwies sich, dass die Durchflussmengen bei Hochwasser falsch eingeschätzt worden waren. Doch die zuständigen Stellen hielten die vernichtenden Berichte zurück, sodass erst 1910 eine Diskussion über Verbesserungen zustande kam.

Vorschläge von der Verlegung des Stromes in die Alte Donau, die Stadt großzügig zu umrunden, einen Marchfeldkanal mit Anschluss an den Donau-Oderkanal zu bauen oder das Überschwemmungsgebiet abzugraben und die Alte Donau zuzuschütten wurden erwogen und berechnet, bis der Erste Weltkrieg alle Diskussionen beendete.

1918 machte Stadtbaudirektor Heinrich Goldemund den Vorschlag, ein Entlastungsgerinne im Überschwemmungsgebiet zu bauen – die Idee der Neuen Donau war geboren. Allerdings wollte man auch eine Staustufe zur Stromgewinnung einbauen, was zu heftigen Diskussionen mit der Schifffahrt führte.

Schifffahrt und Stromerzeugung war nur in getrennten Kanälen möglich, ein Großkraftwerk, das den ganzen Strom aufstaute, hielt man für undurchführbar.



## 2. DONAUREGULIERUNG 1972–1988

Aber die angespannte wirtschaftliche Lage der Zwischenkriegszeit machte sowieso jede Ausführung unmöglich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Großkraftwerke mit Aufstauung des gesamten Stromes und gleichzeitig Schleusenanlagen für die Schifffahrt möglich geworden. Die Energiewirtschaft lieferte einige Vorschläge zu Hochwasserschutz und Energiegewinnung bei ungehindertem Schiffsverkehr.

Als die Überschwemmung von 1954 fast die Höhe des allerschrecklichsten Hochwassers von 1521 erreichte, setzte die gründliche Planung für ein neuerliches Hochwasserschutzprojekt ein.

1957 schlug August Zottel die Schaffung eines Parallelgerinnes im Überschwemmungsgebiet vor und bis 1968 wurde ein generelles wasserbauliches Projekt mit Schaffung der Donauinsel ausgearbeitet.

1969 erfolgte der Grundsatzbeschluss des Gemeinderates. 1972–1988 grub man innerhalb des Überschwemmungsgebietes ein 201 m breites, 21 km langes Entlastungsgerinne, das durch eine Wehranlage geschützt und nur bei Hochwasser durchflossen wird.

Mit Gemeinderatsbeschluss wurde 1984 der offizielle Name „Neue Donau“ festgelegt, weil „Entlastungsgerinne“ nicht zur Popularität des Projekts beitrug. 30 Mill. m<sup>3</sup> Material wurden bewegt und mit dem Aushubmaterial zwischen dieser „Neuen Donau“ und dem Strom die Donauinsel (21 km lang und 200 m breit) aufgeschüttet.

*Pontonbrücke beim Landtransport*



## 2. DONAUREGULIERUNG 1972–1988



*Eimerkettenbagger*



*Ein Kipplaster lädt Aushubmaterial im Bereich der Nordbrücke ab*



*Bau der Donauinsel, Bereich Reichsbrücke, 1981*



*Bau der Donauinsel 1985*

*Bau der Donauinsel, Blick vom Donauturm 1982*



## 2. DONAUREGULIERUNG 1972–1988

Zusammen mit dem rechten Donaudamm betragen die Gesamtkosten 7 Milliarden Schilling!

Die Neue Donau ist ein stehendes Gewässer, das nur bei Hochwasser durch Öffnen des Wehrs an dessen Beginn zur Entlastung der Donau durchflossen wird. Üblicherweise wird danach ein Badeverbot ausgesprochen, bis die Wasserqualität wieder zum Baden geeignet ist.

Das Niveau der Neuen Donau ist tiefer als das der Donau. Folglich wird sie laufend vom Hauptstrom mit Wasser versorgt, das auf seinem Weg durch die Donauinsel gefiltert und gereinigt wird.

Diesen Höhenunterschied von etwa 3.5 Metern nutzt man im Bereich von Wehr 1 für ein Kleinkraftwerk, das 130 Haushalte mit Strom versorgt.

Ein effektiver Hochwasserschutz war geschaffen und gleichzeitig mit der Donauinsel ein Freizeitparadies für die Wiener.



## FREIZEITPARADIES DONAUINSEL

Einer der Väter der Donauinsel war „Wickerl“ Weinberger. Nach seinem Motto, dass der Mensch zum Leben nur Wasser, Luft und Sonne braucht, änderte er seinen Namen auch offiziell in Waluliso. Gekleidet in eine weiße Tunika, mit Olivenkranz am Kopf, Hirtenstab und Apfel in den Händen, predigte er seine Friedensbotschaft und sammelte sehr erfolgreich einige 10 000 Unterschriften für die Schaffung der Donauinsel, wo eigentlich nur ein Entlastungsgerinne im Inundationsgebiet gedacht war. Heute hat die Donauinsel, mit 42 Kilometer Strand und Naturschutzgebiet, für Menschen, Tiere und Pflanzen viel zu bieten. Sie ist nicht nur Teil des Hochwasserschutzes.



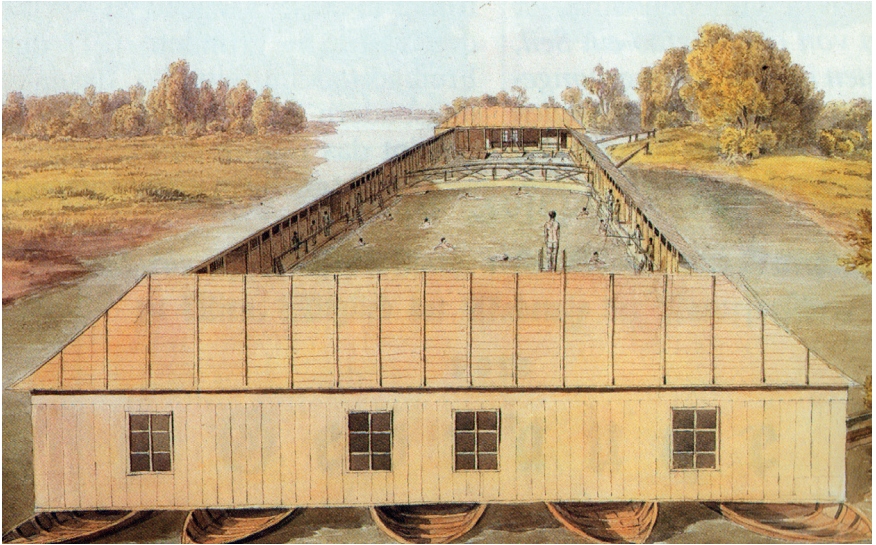
### Spaß, Action und Erholung für die ganze Familie.

Ein ausgedehntes Wegenetz lädt Spaziergänger, Wanderer, Jogger, Radfahrer und Inlineskater ein. Wunderschön gelegene Badeplätze entlang der neuen Donau, ein Familienbadestrand und Europas größter innerstädtischer FKK-Bereich bieten erholsame Ruhe oder Action – je nach Wunsch.

Zahlreiche Spielplätze, Spielwiesen, der 5000 m<sup>2</sup> große Wasserspielplatz und der Umweltspürnasen-Club sind ein Paradies für den Nachwuchs. Beachvolleyball-Plätze, Plätze für andere Ballsportarten und eine Street Workout-Station laden zu noch mehr sportlicher Aktivität – alles frei zugänglich und kostenlos!

Der Höhepunkt des Donauinseljahres ist natürlich das Donauinselfest. Mit jährlich 3 Mill. Besuchern ist es das grösste Open-Air-Festival Europas. Bei freiem Eintritt wird auf 13 Bühnen ein breit gefächertes Musikprogramm plus Riesenfeuerwerk geboten.





Die k.u.k. Militärschwimmschule 1813

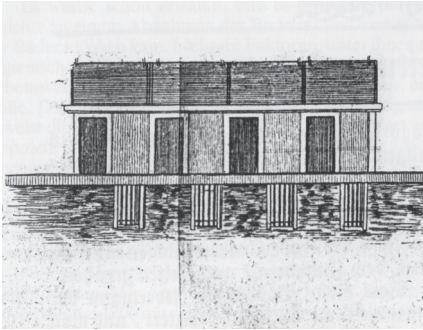
### Flussbäder vor der 1. Donauregulierung bis 1870

Bevor Freibäder entlang der Donau entstanden, war in den Sommermonaten Wildbaden in den Donauarmen angesagt, ein gefährliches Freizeitvergnügen, bei dem immer wieder Badende ertranken. Auch war das illegale und noch dazu unbedeckte Baden nicht bei allen Bürgern gern gesehen, es galt als unsittlich und sündhaft.

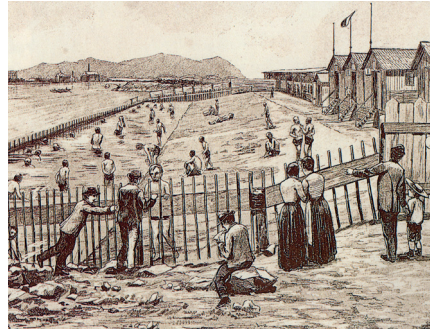
So war das Nacktbaden in der Donau im 17. und 18. Jh. ausdrücklich verboten. Ein Erlass besagte sogar, dass den Badenden die Kleidung wegzunehmen sei und die so Erwischten sollten unbedeckt abgeführt werden. In späteren Jahren wurden die Strafmaßnahmen sogar noch verschärft, es drohten Prügel- und Zuchthausstrafen.

Bekanntmachung in der Wiener Zeitung No.74, 1799: „.....Das Baden in der Donau wird wieder allgemeiner, und hierbei nicht nur oft Wohlstand und Sittlichkeit beleidigt, sondern es haben sogar mehrere Personen ... das Leben verloren. Das Verbot dieses gefährlichen Badens wird daher erneuert ..... Um nun dem Volke eine gefahrlose, anständige Gelegenheit zu verschaffen..... zu baden, hat man nächst der Taborbrücke zwei große Bäder, eines für das männliche, das andere für das weibliche Geschlecht aus dem Fonde erbauen lassen..... Von diesen Bädern ist jedermann der unentgeltliche Gebrauch gestattet ...!“

## DONAU BÄDER



*Das Ferrobäd*



*Freibad nahe der Kronprinz-Rudolf-Brücke*

Das älteste öffentliche Freibad (Wannenbäder) im Bereich der Donau wurde 1717 am Schüttel (ehemalige Schuttdeponie) eröffnet. Das Wasser wurde durch eine Rohrleitung vom Donaukanal ins Bad geführt.

Ein echtes Strombad war das Ferrobäd (ab 1780) nahe dem Augarten, ein schwimmendes Floß, in dessen Mitte ein seitlich offenes Becken, das einem Korb glich, in den Fluss eingelassen war. Etwa 40 Jahre später wurde anstelle des Ferrobades eine Schwimmschule für Frauen (Ferdinand-Marienbad) eröffnet. Die Badevorschrift für die Damen sah Bekleidung vom Hals bis zum halben Schenkel vor.

*Die erste Damenschwimmschule in Wien 1833*



Im Fahnenstangenwasser (später Areal des Nordbahnhofs) entstand ein Freibad für die Armen, dessen Besuch kostenfrei war. Auch Handtücher konnten sich die Gäste ausleihen. Das erste echte Strandbad war das Frey-Bad, das im Gegensatz zu den anderen Bädern nicht aus Schwimmkörpern (Flößen) bestand.

Treibende Kraft für die Eröffnung einer Militärschwimmschule war die Tatsache, dass 1809 bei Kämpfen gegen Napoleon im Donauabschnitt Lobau zahlreiche österreichische Soldaten ertrunken waren.

Vor der Donauregulierung gab es im Kaiserwasser (Donauhauptstrom im Bereich Wien) insgesamt 8 Freibäder.

### Flussbäder ab 1875

Durch die Donauregulierung in den Jahren 1870–1875 veränderte sich das Flussbett, so dass etliche Bäder verschwanden.

Das Kommunalbad am rechten Donauufer (heute Gegend der Reichsbrücke bzw. Mexikoplatz) wurde noch vor Beendigung der Donauregulierung gebaut und war als Ersatz für die aufgelassenen Bäder gedacht. 1876 nach Beendigung der Flussregulierung war das Bad dann an den Fluss angeschlossen. Es gab gemauerte, getrennte Becken für Damen und Herren. Zu- und Abflussrohre verbanden die Becken mit der Donau, so konnte das Wasser täglich 30 mal gewechselt werden. Für das Eintrittsgeld wurde den Männern eine Badehose, den Damen ein Badekleid und Handtuch zur Verfügung gestellt. Seit Kriegsbeginn 1914 wurde das Bad nicht mehr betrieben.

Da es zunehmend mehr Strandbäder an der Donau gab, waren die früheren Badeschiffe nicht mehr gefragt. Das Badeschiff an der Sophienbrücke wurde 1922 zwischen die Aspern- und Schwedenbrücke verlegt. Mitglieder des Verein „Verkühle dich täglich“ konnten dort bis zum Dezember baden.

Ab 1803 gab es in Wien die „Rettungsanstalt für Scheintote“. An verschiedenen Orten (Polizeistellen der Vorstädte, Plätzen entlang der Donau) lagerten Geräten zur Lebensrettung Ertrunkener. Angehende Ärzte sowie Fischer, Schiffer, Fährleute und Schwimmlehrer mussten sich in Erster Hilfe und Rettungspraxis auskennen. Wiederbelebungen wurden als „moralische Spitzenleistung“ gefeiert, in Zeitungen publiziert und mit 25 Gulden belohnt. Im Jahr 1901 wurde an neun Orten an der Donau und dem Donaukanal Rettungsgerät zur Rettung Ertrinkender installiert. Zusätzlich wurden an Häusern Blechtafeln mit Instruktionen zur Wiederbelebung Ertrinkender angebracht.

## MITWIRKENDE an der DONAUREGULIERUNG

### Vincenzo Maria Coronelli 1650–1718

Coronelli war Ordensprovinzial der Minoriten in Venedig, Kartograf, Hersteller berühmter Erd- und Himmelsgloben und möglicherweise Erfinder des Trockendocks. Er schuf die erste Enzyklopädie in italienischer Sprache, zeichnete Pläne des Veneto und des Mittelmeeres und schuf umfangreiche Geschichtswerke. Er entwickelte Pläne zur Regulierung der Etsch und zum Schutze der Lagune von Venedig. 1717 wurde er von Kaiser Karl VI. zur Regulierung der Donau nach Wien berufen.



### Leander Anguissola 1653–1720

Der Wiederaufbau der Wiener Vorstädte nach der Türkenbelagerung von 1683 sowie die Errichtung eines Verteidigungswalles um die Vorstädte (1704) gaben Anlass zur Anfertigung einer genauen und den aktuellen Gegebenheiten entsprechenden Karte. Diese Aufgabe wurde zwei in Wien tätigen Italienern, Leander Anguissola und Johann Jacob Marinoni, übertragen.

Anguissola stammte aus einer ursprünglich englischen, aber in Italien angesiedelten Familie und stand in österreichischen Militärdienst. Er war ein begnadeter Kartograf und stellte Wien während der Türkenbelagerung 1683 sowie Wien und die Donau 1706 dar. Die Anguissola-Marinoni Karte ist die erste moderne, großmaßstäbige Gesamtdarstellung der Stadt Wien. Sie reicht im Norden und Nordosten weit in das Umland hinein, beinahe die Hälfte der Karte werden von der Donau und ihren Auen eingenommen.



### Johann Jakob Marinoni 1676–1755

Mathematisch hochbegabt wurde er schon mit 30 Jahren Kaiserlicher Hofmathematiker und Lehrer der späteren Kaiserin Maria Theresia. Er entwarf 1704 den Wiener Linienvall und 1706 mit seinem Landsmann und Förderer Anguissola einen herausragenden Plan von Wien mit seinen Vorstädten und dem Gebiet zwischen den Basteien und dem Linienwall. Er schuf die erste Katastervermessung Europas im Staate Mailand und projektierte die erste Straße über den Semmeringpass. Aus seiner privaten Sternwarte auf seinem Wohnhaus auf der Mülkerbastei entwickelte sich die Universitätssternwarte.



## Maximilian Emmanuel Fremaut 1725–1768

Fremaut entstammte einer französischen Adelsfamilie aus den Niederlanden. Nach dem Studium der Hydrotechnik an der Universität Leyden arbeitete er vorerst als Wasserbauingenieur in Brüssel und war danach in ganz Europa tätig. Er regulierte Flüsse und legte Sümpfe trocken.

Nachdem Fremaut bereits in den Niederlanden erste Erfolge bei der Wiederherstellung der 1752 abgesunkenen Slyckenser Seeschleuse mitgewirkt hatte, kam er 1757 nach Wien, wo er in den Dienst der Monarchie trat. Ab 1763 war er Oberbaudirektor der Wiener Baudirektion.

## „Camerall-Ingenieur“ Johann Sigismund Hubert 1736–1792

Hubert wurde als Johann Sigismund Eutelhuber geboren und war Wasserbautechniker. Er kam 1769 nach Wien und führte hier kleine Wasserbauarbeiten durch. Die Schwarze Lacken Au war eine Aulandschaft, die auf Grund immer wiederkehrender Hochwasser geschützt werden sollte. Ab 1771 arbeitete Hubert an der Schwarzen Lacke und bei den Donaubrücken. Bis 1784 baute er von der Korneuburger Poststraße bis Floridsdorf einen fast 6 Meter hohen Hochwasserschutzdamm, der bereits 1787 von der Donau wieder mehrfach durchbrochen wurde. Der heutige Hubertusdamm erinnert an Ingenieur Hubert.

## Joseph Schemerl von Leythenbach 1752–1844

Joseph Maria Schemerl von Leythenbach war Architekt und Wasserbautechniker. Vor 1799 kam er nach Wien, wo er 1799–1803 den Wiener Neustädter Kanal bis zur Leitha ausbaute. Für die Wiener Donauregulierung schlug er 1810 einen Durchstich vor, wie er erst 1870–1875 realisiert wurde. Die Schemerlbrücke wurde im Zuge der Wehr- und Schleusenanlage errichtet, wo der Donaukanal von der Donau abzweigt.



## MITWIRKENDE an der DONAUREGULIERUNG

### Florian Pasetti 1793–1875

Pasetti war Leiter des Büros der Donauregulierungskommission und blockierte mit seiner totalen Ablehnung eines Donaudurchstichs sowohl die Erste als auch die Zweite Donauregulierungskommission. Pasetti trat für eine stadtferne Variante der Donauregulierung ein. Er verhinderte 20 Jahre lang eine Einigung zweier Kommissionen und erst nach seiner Pensionierung 1868 konnte man sich rasch auf einen Vorschlag einigen, der schließlich in der ersten Wiener Donauregulierung mündete.



### Wilhelm Freiherr von Engerth 1814–1884

Er wurde 1814 in Schlesien geboren und war ein österreichischer Architekt und Maschinenbauer. Wilhelm Engerth konstruierte für die Semmeringbahn die weltweit erste taugliche Gebirgslokomotive sowie das Schwimmtor (Sperrschiff) am Beginn des Donaukanals bei Nußdorf, durch welches der Donaukanal gegen das Eindringen von Eis massen und vor Überschwemmungen geschützt wurde. Für den Bau der Wiener Weltausstellung 1873 fungierte er als leitender Chefindenieur.

### August Zottl 1898–1984

Zottl war ein auf Hochwasserschutz spezialisierter Zivilingenieur, der die Hochwasserschutzsysteme von Innsbruck und St. Pölten geplant hatte. 1957 präsentierte er der Wiener Stadtverwaltung die zukunftsweisende Idee von Entlastungsgerinne und Donauinsel und verteidigte seine Idee vehement gegen massivsten Widerstand von Teilen der Politik und der Medien. Zottls Idee, ein großes Entlastungsgerinne anzulegen und aus dem Aushub gleich daneben eine 20 Kilometer lange Insel zu bauen, mutete in den 50er Jahren größtenwahnsinnig an. Der Gemeinderat stimmte schließlich im September 1969 für den Bau der Donauinsel. August Zottl sollte sein Lebenswerk nie in fertigem Zustand zu sehen bekommen. Er starb 1984, vier Jahre vor der offiziellen Eröffnung der Insel 1988.

### Europaweit anerkannte Fachleute lieferten die Pläne für die Donauregulierung 1870–1875

James Abernethy, englischer Erbauer von Hafen- und Eisenbahnanlagen | Gotthilf Heinrich Ludwig Hagen, Berliner Wasserbauexperte | Georg Sexauer, ein relativ unbekannter Baurat aus Karlsruhe | Albert Tostain, Generaldirektor der Südbahn in Wien

# Bildquellen

Seite 1 bis 3, 5, 19, 20, 26, 31

Donauatlas Wien. Geschichte der Donauregulierung auf Karten und Plänen aus vier Jahrhunderten

Seite 6, 8, 13, 16 unten, 18, 22, 24, 25, 28 bis 30, 32 bis 36, 38 bis 40  
Bezirksmuseum Leopoldstadt

Seite 9

Historische Hochwässer der Wiener Donau und ihre Zubringer, Severin  
Hohensinner

Seite 10

„Kaisermühlen, Alte Donau 1890-1960“

Seite 14

Wien Museum

Seite 16 oben, 21

Brigittenau 1880-1930

Seite 23

„Wasser Stadt Wien - Eine Umweltgeschichte“



# 150 Jahre Donauregulierung 1870–2020

