

### Wozu brauchen wir den Donaukanal?

Was dich nicht brennt, das laße nicht! Diesen kategorischen Imperativ hätte ich wohl schlechterdings von den Desern meiner Frage zu erwarten. Wenn man aber, wie ich, über ein volles Menschenalter am Donaukanal wohnt, glaube ich mir das Recht zu dieser Fragestellung immerhin schon erfaßt zu haben.

Es war einmal, als noch der Donaukanal so ideal unreguliert zwischen grünen Geländen, die sich von Ruzsdorf bis zum Donauspitz hinzogen, dahinsfloß. Damals waren seine Ufer von Reitern und Spaziergängern belebt, die dem Prater zustrebten, schwere, dicke Pferde schleppten große Rähne stromaufwärts, drei Ruderfährtten stellten die Verbindung von einem zum andern Ufer her — ja, das war eine herrliche, sammeltanallose Zeit.

Als dann später durch zwei volle Jahre die Häuserzeilen der Donaustraße und Weißgärberlande von den donnernden Pilotenhammerschlägen bis in ihre Grundfesten erschüttert wurden, die lieblich duftende Nazienallee am linken Kanalufer dem zerstörenden Regulierungswerke zum Opfer fielen, die Ueberführten aufeinander aus Konkurrenzrücksichten für die Kanalbrücken ihren Verkehr einstellten und das Leben am Kanal zwischen schaurgeraden, steinernen Mauern beerdigt wurde, da war es, als ob alles, alles aus wäre. Die Gegend, die sonst so belebt war, verödete, der nun gestittet zwischen den Steinkais dahinsiehende Donaukanal trägt nur auf einer kurzen Strecke seines Laufes täglich zweimal Lokaldampfer der großen Donau zu, die prachtvollen, zu Promenaden so unendlich geeigneten Vorkais sind „bloß den dort Beschäftigten zugänglich“ und zahl und müchtern geworden und bieten ein willkommenes Versteck für lichtscheue Tagelöhne.

Der Motorbootklub und eine Automobilfirma haben überdies die breiten Kaiflächen noch durch ihre schmutzigen Bauten verunzert und nur der Magazinsbau der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft unterhalb der alten Franzensbrücke ist das einzige belebende Moment in dieser Steinwüste.

Und wie könnte dies mit einem Schläge ein anderes, reizvolleres Bild erhalten! Wenn die Vorkais durch schmude Geländer gegen den Strom zu abgegrenzt, mit Rasenflächen, Bosketts und Blumenbeeten bepflanzt, mit Bänken ausgestattet würden, wie dies auf dem in den Stadtpark fallenden Teil der Wien bereits durchgeführt ist, wenn die Uferpromenaden hell beleuchtet wären und auf dem Kanal ein reger Lokaldampferverkehr von der Sofienbrücke an bis etwa hinter die Brigittabrücke in kurzen Intervallen installiert und mit netten Landungshaltestellen an den frequentiertesten Punkten versehen wäre, wenn man den Kanal der freien Motorboot- und Luftschiffahrt freigäbe, so würde der Kanal als Anziehungspunkt für alle angrenzenden Bezirke gelten und die Stadtverwaltung wieder eine ganze Anzahl neuer, kapitalsträftiger Verdienstmöglichkeiten gewinnen.

Ich bin vollkommen überzeugt, daß die Wiener des ersten, zweiten, dritten, neunten und zwanzigsten Bezirkes es als eine Wohlthat begrüßen würden, am Abend am kühlen Wasser zu sitzen, am hellerleuchteten Strande zu promenieren, in einem etwa in der Bucht unterhalb der Radekybrücke zu errichtenden Stromgasthof ihr Glas Bier oder ihren Kaffee zu trinken oder eine Motor- oder Dampferfahrt zu billigen Preisen sich zu gönnen. Regatten, Ruderfahrten, Wasserfestlichkeiten könnten später abgehalten werden. Jetzt, durch die ihrer Beendigung zugehende Aspernbrücke, wäre eine glänzende Gelegenheit geboten, dem ganzen Stadt- und Kanalbild durch die Durchführung dieser Anregungen eine vollends neue, sich verzinsende Ausgestaltung zu verleihen und unsere schöne Hauptstadt hätte einen neuen schmückenden Reiz gewonnen.

Es läge nun ausschließlich an der Energie der Stadtverwaltung und der in Frage kommenden Bezirksvorstellungen, mit der Donauregulierungskommission ein diesbezügliches Abkommen zu treffen und so etwas Prächtiges und Lohndendes zu schaffen.

Alexander Max Wallas.