

Der Wiener-Neustädter Canal.¹⁾

Von Professor **Dr. Friedrich Umlauf**.

(Mit zwei Karten.)

Künstlich angelegte Canäle bilden auch ein geographisches und landschaftliches Element. Aber der Zweck ihrer Anlage, technische und ökonomische Rücksichten bringen es mit sich, dass sie selten zur landschaftlichen Verschönerung einer Gegend dienen. Der oft auf weite Strecken hin geradlinige Verlauf, die gleichmässigen Ufer, das in Folge des geringen Gefälles träge schleichende Wasser lassen die meisten Canäle monoton und selbst unschön erscheinen. Wohl gibt es auch Ausnahmen. So wird sich jeder mit innigem Vergnügen des prächtigen Trauncanals neben dem Roithamer Falle des smaragdnen Flusses erinnern, der auf einem Salzschiffe denselben pfeilschnell hinabgeflogen. Und wie schön mögen erst manche der Bewässerungscanäle in tropischen Landen sein. In einem lesenswerthen Buche über Indien schildert Mrs. R. Moss King den östlichen Dschamna-Canal, an welchem entlang sie drei Tage hindurch gereist ist, als einen schönen, breiten und wasserreichen Strom, den auf beiden Ufern grüne Gürtel herrlicher Waldungen begleiten. „Ursprünglich zwar angepflanzt, seitdem aber der Natur überlassen, sehen sie heute ganz wild und an vielen Stellen durch das Unterholz, undurchdringliche Dornen, Schlingpflanzen und Bambus, fast urwäldlich aus.“ Betrübt verliess Mrs. Moss King die so wunderbar geschmückten Canalufer.²⁾

¹⁾ Einen grossen Theil der in diesem Aufsätze enthaltenen, schwer zu beschaffenden Angaben verdankt der Verfasser der Güte der Herren Alfred Tunkler Ritter von Treuimfeld, Verwaltungsrathes der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, Wilhelm Glas, Ingenieurs der Wien—Aspangbahn, Friedrich Goedicke, Canal-Sectionsleiters in Wr.-Neustadt und Carl Steiger, Professors an dem Landeslehrerseminar ebendasselbst, wofür er seinen wärmsten Dank hiermit abstatet.

²⁾ Mrs. Robert Moss King, »Die Frau eines Civilbeamten in Indien.« Aus dem Englischen übersetzt von A. Thiele. Berlin 1891. S. 42 f.

Aber der Volkswirth fragt nicht nach der landschaftlichen Wirkung der Canäle; er beurtheilt sie in ebenso nüchterner prosaischer Weise, wie des Landwirthes Auge ein weitgedehntes Rübenfeld mehr ergötzt, als die schönste wildromantische Gebirgslandschaft. Doch bietet sich Ersterem nur wenig solchen Anlasses zur Befriedigung in Oesterreich, da unser Vaterland sehr arm an Canalanlagen ist. Wir besitzen nur zwei grössere Canäle, die sich mit den verwandten Werken anderer Staaten nicht im geringsten messen können. Der bedeutendste Flösscanal ist derzeit der 57·8 *km* lange Schwarzenberg'sche Schwemmcanal, welcher die Moldau mit der zur Donau fliessenden Mühl verbindet, der ansehnlichste Schifffahrtsanal, der Wiener-Neustädter Canal, der aber seit anderthalb Jahrzehnten nicht mehr befahren wird. Die Geschichte dieses Canals, welcher einst mit weitreichenden Plänen und Aussichten in Angriff genommen, dann unzulänglich ausgeführt wurde, um endlich als verschollen zu einem Werksanal herabzusinken, ist in vieler Hinsicht lehrreich und interessant; sie spiegelt ein Stück der volkswirtschaftlichen Geschichte Oesterreichs. „Eine bessere Benützung der grossen Landesflüsse,“ sagt Chr. d'Elvert, „ihre Schiffbarmachung und Verbindung, hat wohl Jahrhunderte lang die Geister bewegt, und die hierauf gerichtete Idee ist immer wieder von Neuem aufgetaucht; allein es fehlte stets an Geld und Willenskraft.“³⁾

Schon Kaiser Karl IV., auf die Hebung Böhmens so eifrig bedacht, wollte die Moldau bei Budweis mit der Donau durch einen Schifffahrtsanal verbinden; allein ausser politischen Schwierigkeiten stellten sich diesem Unternehmen in Folge dër zu überwindenden Terrainsteigung auch technische Hindernisse entgegen, da damals die Kammerschleusen noch nicht bekannt waren. Als dann in späteren Zeiten Holländer den gleichen Versuch neuerdings unternahmen, wurden ihre Bemühungen durch die jähen Felsen vereitelt, welche die Anlage von „Treppelwegen“ für die Zugrosse erschwerten. Nach dem dreissigjährigen Kriege kam das Project der schiffbaren Vereinigung der March mit der Oder zur Sprache, indem der Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg dieselbe zum Nutzen des Handels bei Kaiser Ferdinand III. in Anregung brachte, ohne aber damit Etwas zu erreichen. Diesen

³⁾ Christian d'Elvert, »Geschichte der Verkehrsanstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien.« Brünn 1855, S. 259.

Plan nahm ein halbes Jahrhundert später der Ingenieur Lothar von Vogemonte (Lotharius a Vogeso Monte) wieder auf: er beabsichtigte die Vereinigung und Schiffbarmachung der Hauptflüsse Deutschlands. Sein Project der Vereinigung der Donau mit der Oder, Weichsel und Elbe durch einen grossen schiffbaren Canal legte er dem Publicum vor.⁴⁾ „Auf diese Art könnte man,“ sagt Vogemonte, „von der Donau bei Pressburg nach Hamburg, Stettin und Danzig in acht Tagen schiffen und die ungarischen, kroatischen, Oesterreicher und Tiroler Weine und anderen Früchte dieser Gegenden dem Norden leicht zuführen, dagegen aus dem deutschen und baltischen Meere die den Erbländern nöthigen Erzeugnisse der heissen und indischen Gegenden beziehen. Es könnte aber auch blos aus den Einkünften dieses Canals die weitere Verbindung der Donau mit der Theiss und Drau, ja mit der Save und dem Adriatischen Meere bewirkt werden.“ Dieses Project kam ebenso wenig als die älteren zur Ausführung. Bemerkenswerth aber ist der letzte Satz der aus Vogemonte citirten Stelle, weil hier unseres Wissens zum ersten Male ein Plan auftaucht, welcher zu Ende des 18. Jahrhunderts wieder auftritt, nämlich der eines Canals von der Donau zur Adria.

Kaiser Karl VI., Maria Theresia und Josef II. wendeten ihre Aufmerksamkeit dem Verkehre zu Lande zu; das Strassennetz unserer Monarchie wurde von jenen Regenten begründet und zum grössten Theile ausgeführt. Freilich war die Ingenieurkunst im Strassenbau damals noch nicht sehr weit vorgeschritten. Die grosse Strasse von Wien nach Triest war zu Ende des vorigen Jahrhunderts nur in der trockenen Jahreszeit fahrbar.⁵⁾ Beim Bau der 1728 eröffneten Strasse über den Semmering hatte man die Passhöhe auf dem kürzesten Wege zu erreichen gestrebt, weshalb die Wagen dieselbe nur mit drei- und vierfachem Vorspanne zu gewinnen vermochten und die Schottwiener, welche den Vorspann besorgten, an manchem Tage nicht weniger als 200 Pferde auf der Strasse hatten.⁶⁾ Angesichts solcher Verkehrsverhältnisse ist

⁴⁾ »Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubii cum Odera, Vistula et Albi fluviis per canalem navigabilem, Authore Lothario á Vogeso Monte « Viennae 1700.

⁵⁾ »Anleitung zu dem Entwurfe und zu der Ausführung schiffbarer Canäle.« Von Sebastian von Maillard, k. k. österreichischem Feldmarschall-Lieutenant im Ingenieur-Corps etc. Mit 12 grossen Planen. Pest 1817. S. 30.

⁶⁾ M. A. R. v. Becker, »Schottwien und seine Umgebung.« (Oesterreich. Jahrbuch, redigiert von Dr. F. Stamm. Wien 1877. S. 105 ff.)

es erklärlich, dass das Interesse sich neuerdings den Canalprojecten zuwandte. Dies geschah unter Kaiser Josef II. Im Jahre 1786 trat nämlich der belgische Ingenieur F. J. Maire mit einem umfassenden Plane vor die Oeffentlichkeit, durch ein ganzes System von schiffbaren Canälen die Flüsse Oesterreichs untereinander zu verbinden und die Hauptstadt Wien zum Mittelpunkte aller dieser Wasserstrassen zu machen. Sein complicirtes Project hat er auf einer interessanten Karte in grossem Massstabe zur Darstellung gebracht⁷⁾. Wir greifen aus derselben hier blos den Plan zur schiffbaren Verbindung Wiens mit Triest und Fiume heraus, weil dieser, wie wir sehen werden, mit einem später auftauchenden Projecte, das in dem Wiener-Neustädter-Canal theilweise zur Ausführung gelangte, eine gewisse Uebereinstimmung zeigt. Die dem vorliegenden Aufsätze beigegebene Karte (Tafel III) ist nach Maire's Original bearbeitet. Derselbe dachte sich den Canal zunächst südwestlich auf Baden geführt, dann südöstlich zur Fischea, südlich zur Leitha und von dort zum Neusiedler-See. Letzterer sollte selbst als Theil der Wasserstrasse dienen, dann wieder eine Canalstrecke zur Rabnitz führen, diese, schiffbar gemacht, den Weg zur Raab bilden und nun dieser Fluss aufwärts bis gegen Fehring benützt werden. Hier hätte wieder eine Canalstrecke beginnen müssen, welche die Lendva nahe ihrem Ursprunge, dann die Mur bis Radkersburg kreuzte und die Drau bei Friedau erreichte. An dieser Stelle war nun die Gabelung der Wasserstrasse vorgesehen, indem Maire von Friedau aus einerseits Triest, anderseits Fiume zu gewinnen suchte. Die erstere Linie sollte die Drau bis oberhalb der Glanmündung verwenden, dann als Canal südwest- und südwärts mit Ueberschreitung der Karawanken nach Krainburg führen, von dort an der Save bis zur Mündung der Laibach und diesem letzteren Flusse bis zur Einmündung der Ischza folgen. Schliesslich hätte ein Canal über den Karst südlich und westlich, um den Zirknitzer See herum, die Bucht von Muggia bei Triest erreicht. Die zweite Linie wäre von Friedau abwärts auf kurzer Strecke der Drau gefolgt; dann wäre aber fast durchgehends Canalbau mit Kreuzung der Lonja, Save und Kulpa nothwendig

7) Hydrographische Karte der österreichischen Erbstaaten diesseits des Rheins, von F. J. Maire, Hydr. u. Geogr. Ingenieur. Wien bei Artaria und Comp. (1786.) — Von dieser Karte sind heute nur mehr zwei Exemplare bekannt; das eine befindet sich im Besitze des k. u. k. Reichskriegsministeriums, das andere in der Bibliothek des Wiener Stadtbauamtes.

gewesen; nur die Dobra und darauf die Kulpa hätten auf kurzen Strecken als Wasserstrassen verwendet werden können. Vom Oberlauf der Kulpa sollte dann wieder ein Canal über den Karst bis Buccari südöstlich von Fiume gebaut werden. Keinesfalls war die Ausführung dieser Canäle in der damaligen Zeit möglich, und daher nimmt es uns auch gar nicht Wunder, dass man an die Realisirung dieser Projecte nicht dachte. Aber sie haben gewiss Anstoss zu weiteren Projecten gegeben: denn schon wenige Jahre später, unter Kaiser Franz II., tauchte ein neues, freilich bei weitem nicht so umfangreiches Canalproject auf.

Ueber Anregung des Grafen Anton Apponyi, des Grosshändlers Bernhard von Tschofen und des Schiffsagenten Reiter aus Wien entstand nämlich 1793 der Plan, einen Schifffahrts-canal zwischen Wien und Wiener-Neustadt anzulegen, mittelst dessen man die Hauptstadt mit Steinkohlen aus der Gegend von Wiener-Neustadt und Oedenburg statt des theueren Brennholzes versorgen könnte. Dieser Plan, welcher dem Kaiser im Jahre 1794 nach seiner Rückkehr von der Armee aus den Niederlanden unterbreitet wurde, fand dessen Beifall, und es tauchte jetzt auch das alte Project Vogemonte's auf, denn der Feldmarschall-Lieutenant Sebastian von Maillard, welcher bereits im Laxenburger Parke einen, wiewohl kurzen, Canal mit zwei Schleusen gebaut hatte, wurde noch in demselben Jahre von Kaiser Franz beauftragt, die Möglichkeit, einen schiffbaren Canal von Wien aus über Wiener-Neustadt nach Oedenburg und von da einerseits nach Raab, anderseits nach Steiermark und womöglich nach Krain und so nahe als thunlich an das Adriatische Meer zu führen, zum Gegenstande eingehender Untersuchung zu machen. Der Genannte entsprach diesem Auftrage und nachdem er die Möglichkeit der Ausführung festgestellt hatte, wurde er nach England gesandt, um die dort bestehenden oder im Bau begriffenen Canäle zu studiren. Zurückgekehrt, projectirte er einen „ökonomischen“ Canal mit Minimaldimensionen von Wien bis an die ungarische Grenze, begann den Bau desselben auf Grund kaiserlicher Genehmigung im Jahre 1797 und führte die Oberleitung bis in das dritte Jahr, da zwei Drittel des Werkes vollendet waren.

Es ist nun sehr interessant zu ersehen, wie man genau vor einem Jahrhundert ein derartiges Werk in Angriff nahm, wie v. Maillard die Trace des Canals ausfindig machte, und wie man sich die Führung desselben „so nahe als thunlich an das Adriatische

Meer“ dachte. Wir wollen daher dem Schöpfer des Canals zunächst selbst das Wort gönnen, indem wir die betreffende Stelle aus seinem Buche hier anführen.⁸⁾

„Als wir den allerhöchsten Auftrag erhielten, die Möglichkeit eines Canals zu untersuchen, der von Wien aus Oesterreich mit Ungarn, Steiermark und Krain verbinden, auch sich dem Hafen von Triest soviel als möglich nähern sollte, so wurde uns erlaubt, die von dem Generalstabe aufgenommenen, beim Hofkriegsrath aufbewahrten Karten besagter Provinzen auszuheben. Wir stellten die Menge Sectionen, welche den Zug besagten Canales betreffen könnten, auf dem Boden des Zimmers auf und untersuchten den Lauf der Gebirge, der Bergrücken und der Wässer. Wir sahen, dass das Gebirge von dem rechten Donauufer bei Wien nach den ungarischen Grenzen bei Wiener-Neustadt hinzieht; auf dieser Seite Oesterreich von Steiermark scheidet; in seinem weiteren Zuge Oedenburg, die Hauptstadt des gleichnamigen Comitates, streift, sich von da nach der Mur in der Gegend von Radkersburg wendet und in seinem Laufe dahin den grössten Theil Steiermarks von Ungarn trennt, sich aber sowohl in Niederösterreich als in Ungarn verflacht; daher, um obgedachte drei Länder mit einer nach dem beabsichtigten Zwecke geführten Wasserstrasse vereinigen zu können, man erwähntes Gebirge umgehen müsste; dann würde diese Strasse Steiermark, vermuthlich in der Gegend von Fürstenfeld, berühren, in dieser Provinz aber unterhalb Radkersburg führen, und von Wien aus bis an die Mur eine Canallänge von 38—40 Meilen, also bei 13 Meilen mehr Länge, als auf der Poststrasse hervorbringen.

Obbesagte Uebersicht zeigte zwar noch, dass auf diesem Zuge mehrere aus erwähntem Gebirge laufende Bergrücken im Wege liegen; jedoch die zwischen denselben fliessenden Wässer sich meistens vereinigen; daher die meisten dieser Rücken, ja selbst der an die Residenzstadt stossende ansehnliche Wienerberg umgegangen werden könnte, mithin nur die übrigen wenigen Rücken, nämlich jener, der die obbenannte Grenze von Oesterreich und Ungarn bildet, der bei Baumgarten, so auf dem Wege nach Oedenburg liegt, und der zwischen der Sala und der Mur, erstiegen werden sollten.

Wie nun specielle Karten, sie mögen noch so gut sein,

⁸⁾ S. v. Maillard a. a. O., S. 41—52.

weder die relative Höhe der Bergrücken, noch den Stand der Gewässer anzeigen, um uns in die Kenntniss dieser Gegenstände insoweit zu setzen, als der beabsichtigte Zweck es erfordern könnte, bereisten wir obbemeldete Gegenden und nahmen eine Nivellirwage mit.

Die Fahrt ging von Wien aus über Wiener-Neustadt nach Oedenburg: auf dem Wege dahin fanden wir, dass alle Gewässer, die Fische ausgenommen, wilde Torrente sind. Noch weit von Wiener-Neustadt erblickten wir hinter derselben den Rücken der ungrischen Grenzen und bemerkten, dass dieser Rücken einen breiten Sattel bildet; folglich: um den Canal von Wien nach Oedenburg zu führen, derselbe den tiefsten Theil dieses Sattels ersteigen sollte. Auf dem von Wiener-Neustadt nach diesem Theile fast eben laufenden Weg war es schon daraus zu entnehmen, dass besagter Theil der Grenze nicht bedeutend höher als diese Stadt liegt; um uns davon zu überzeugen, stellten wir die Nivellirwage auf demselben Theile auf, wendeten das Fernrohr nach der Umgegend besagter Stadt; wie nun die Visirlinie unterhalb und unweit derselben in Grund stach, so war entschieden, dass der niedrigste Theil oberwähnter Grenzen nicht einmal so hoch als Wiener-Neustadt liegt; mithin um den Canal über diese Grenze zu führen, derselbe unterhalb bemeldter Stadt ziehen müsste.

Dass Wien um wenigstens 300 Fuss niedriger als Wiener-Neustadt liegt⁹⁾, konnte man auf der Karte aus dem Abmessen des Laufes der Donau von Wien aus, und der Leitha von Wiener-Neustadt aus bis an ihre Einmündung, wie auch aus dem vielmal grösseren Falle des letzteren Wassers als jenem der Donau beurtheilen.

Von oft erwähntem Sattel, die Pötschinger Anhöhe genannt, fällt der Boden rasch nach dem Neusiedler See hin; seitwärts aber auf dem Wege nach Oedenburg erhebt sich die Gegend wieder und bildet bei Baumgarten, wie vorher gesagt, einen Rücken, der — weil er sich einerseits an die Abstufungen des Rosaliagebirges und andererseits an jenes um den Neusiedler See schliesst — nicht umgangen werden kann.

Da der Grat besagten Rückens von der Pötschinger Anhöhe zu sehen war, auch davon nur ein paar Meilen entfernt ist, so

⁹⁾ Der Höhenunterschied zwischen Wiener-Neustadt (Bahnhof 271 *m*) und Wien (Stephansplatz 166·3 *m*) beträgt 104·7 *m* oder 331·2 Wr. Fuss.

wendeten wir das Fernrohr dem, wie gesagt, auf dieser Nivellirwage nach niedrigsten Theile des erwähnten Rückens hin, wie nun die Visirlinie sehr hoch darüber fuhr, so gab dies zu erkennen, gedachter Rücken liegt viel niedriger, als die Pötschinger Anhöhe; die Karte zeigte, dass von diesem Rücken ein Wasser nach Oedenburg fließt. So war aus dem einzigen Niveau-Standpunkte auf besagter Anhöhe und aus dem Lauf der Wässer entschieden, dass von den ungarischen Grenzen, wie von Wiener-Neustadt aus der Canal einerseits nach Wien und andererseits nach Oedenburg abfallen, auch sein Fall auf erstere Seite wenigstens 300 Fuss betragen würde.

Zur möglichst wohlfeilen Verführung der Oedenburger Steinkohlen, deren Niederlage bei eine Stunde weit von dieser Stadt in der Ortschaft Agendorf vorhanden war, sollte der Canal dieser Ortschaft so nahe als möglich vorbeiziehen.

Um zu recognosciren, inwieweit ein so wichtiger Zweck erreicht werden konnte, fuhren wir auf die Anhöhe von Baumgarten, stellten allda die Nivellirwage auf und visirten nach Agendorf hin; wie nun die Visirlinie vor diesem Dorfe und in einem mässigen Abstände von demselben in Grund stach, so war die Möglichkeit, besagten Zweck zu erlangen, erwiesen; man durfte nur von Baumgarten aus den Canal rechts bis vorwärts Schadendorf, dann ebenso bis Agendorf führen.

Um den Canal zu speisen, fand man Wasser genug, da die Leitha, welche durch den obersten Theil des Canalzuges fließt, genug Wasser führt, auch in dieser Gegend $28\frac{3}{4}$ Zoll auf jede 100 Klafter Länge fällt; daher, wenn auch der Canal 15—17 Fuss hoch über diesen Torrent mittelst einer Bruck-Wasserleitung gehen müsste, der Ableitungsgraben doch nur 600—700 Klafter Länge erfordern würde. Da noch in dem Falle, wo man das Wasser dieses wilden Torrents zur Speisung des Canals nicht brauchen wollte, auch bei anderthalb Meilen weiter aufwärts ein ergiebiger und reines Wasser führender Bach, die Pitten genannt, vorhanden ist, der ebenfalls auch in den Canal abgeleitet werden kann, so war die Führung eines Canals von Wien aus bis nach Agendorf und Oedenburg für möglich anerkannt. Obgleich in dem Zuge von der Pötschinger Anhöhe nach Baumgarten hin einige erhebliche Hindernisse im Wege liegen, um sich Mattersdorf zu nähern, dann unterhalb dem letzteren Ort das Thal der Wulka zu übersetzen; so sind doch gedachte Hindernisse minder beträcht-

lich als jene, die bei einigen englischen Canälen durch die Kunst besiegt worden sind.

Oedenburg liegt theils im Thale, theils auf dem Abhange des Gebirges und viel tiefer als Agendorf; daher sollte der Canal, um Steiermark zu erreichen und sich zugleich besagter Stadt zu nähern, dahin nur soviel abfallen, als die auf dem weiteren Zuge nach der Mur zu ersteigenden Bergrücken es gestatten würden. Um die Höhe dieser Rücken, die nicht umgegangen werden können, in Ansehung Oedenburgs zu beurtheilen, reichten die bisher mit der Nivellirwage angewandten einfachen Recognoscirungs-Mittel nicht mehr hin, weil besagte Rücken viel zu weit von Oedenburg liegen, auch von da aus, wegen des dazwischen liegenden Günserberges nicht zu sehen sind; daher musste von besagter Stadt aus nach der Mur ordentlich nivellirt werden. Das Recognoscirungs-Nivellement dahin wurde längs der Poststrasse nach Lendva, Czakathurn, dann bis Warasdin und Pettau geführt. Es zeigte, dass erwähnte Rücken nur um einige Fuss tiefer als jene von Baumgarten liegen, das Ufer der Mur bei der Brücke über derselben bei 47 Klafter, und das Ufer der Drau bei der Brücke zu Pettau 13 Klafter tiefer als Baumgarten liegen, mithin der Grund von ersterer Brücke an bis zur letzten bei 34 Klafter steigt; dadurch war also erkannt, dass der Canal von Wiener-Neustadt aus bis an die Mur abfallen, von da hingegen nach Pettau steigen würde.

Bei Recognoscirung des weiteren Zuges nach Oberlaubach¹⁰⁾ zeigten sich weit grössere Schwierigkeiten; denn um Krain zu erreichen, müsste der Canal durch den Cillierkreis quer durch das gleichnamige Thal gehen. Dieses Thal ist aber von so hohen Bergen umgeben, dass der Canal weder in noch aus demselben im Freien geführt werden könnte. Der Zug dürfte von Pettau aus wahrscheinlich das Thal der Drän¹¹⁾ gewinnen, dasselbe bis dahin ersteigen, wo das Wasser dieses Baches noch hinreichen kann, um eine neue Theilungsstrecke zu speisen; dann müsste der Canal durch den Berg unterirdisch gehen, hernach durch das Cillierthal bis an die Sann hinab, mithin von dem Stollen einerseits nach der Mur und andererseits nach der Sann fallen, ebenso dürfte der Canal aus diesem Thale in jenes von Stein, und von da über die Save setzen, dann nach Oberlaubach ziehen, nämlich

¹⁰⁾ Oberlaibach.

¹¹⁾ Dran oder Drann.

von dem Fluss Sann das enge Thal des bei Rietz fließenden Baches gewinnen und zum Theil ersteigen, dann wieder unterirdisch durch den Berg und das Thal von Stein gehen. Dadurch würde eine dritte Theilungsstrecke entstehen, aus welcher letzterer Theil einerseits bis an die Sann und andererseits bis Oberlaubach gespeiset werden müsste. Da endlich auf dem übrigen Wege von Oberlaubach nach Triest nichts als kahle, poröse und aus vielen Höhlungen bestehende Felsen angetroffen worden sind, so ist auf dieser Strecke kein Canal ausführbar.

Beim Entwurfe eines Canals ist es aber nicht hinlänglich, Mittel zu finden, die im Wege liegenden Hindernisse zu besiegen; bevor die Ausführung desselben einzurathen, ist noch zu erwägen, ob die Kosten, welche die Besiegung besagter Hindernisse erfordert und die Beschwerden, die daraus bei der Fahrt entstehen werden, die Vortheile eines Canals nicht überwiegen.

Wie nun letzterer Zug von der Mur bis Laubach vier beträchtliche Brück-Canäle, und eine übermässige Anzahl von Schleusen, wie auch zwei Stollen erfordert, mithin ungewöhnlich grosse Summen kosten würde und diese Menge Canalengen, besonders die Stollen, die Fahrt sehr verspäten, dann noch die Erhaltungskosten so vieler Werke umso lästiger würden, da die meisten in Schluchten mitten im Gebirge, mithin in solchen Gegenden zu liegen kommen sollten, wo Platzregen oft so mächtig wirken, dass man kaum Mittel genug anwenden könnte, um den Canal gegen ihren Angriff zu schützen; so stünden vermuthlich die Vortheile eines solchen Zuges jener der Landstrasse in politischer und commercieller Hinsicht weit nach. ¶ Dann wäre es zu erwägen, ob nicht überwiegende militärische Rücksichten eintreten, wie z. B. in Kriegszeiten, einer in Italien stehenden Armee das Nöthige aller Art in hinlänglicher Menge zuzuführen; sonst wäre es zu rathen, die beabsichtigte Wasserstrasse nur bis an die Mur zu leiten, wozu die ergiebige und überflüssig hochliegende Güns eine hinlängliche Hilfe von Speisewasser verschaffen würde.

Weil die Fahrt auf der Donau von Raab nach Wien wegen des schnellen Laufes dieses Stromes, der vielen Inseln und des Mangels an gehörigem Treppelweg sehr beschwerlich, auch kostspielig, ja in der dünnen Jahreszeit mehrerer Untiefen wegen für vollbeladene Schiffe unmöglich ist, daher die meisten der von der unteren Donau geführten und für die Residenzstadt bestimmten Producte bei Wieselburg umgeladen und auf der Achse nach Wien

geführt werden, so war uns auch die Untersuchung aufgetragen, ob aus gedachtem Hauptcanale ein Arm nach Raab geführt werden könnte. Der Lauf der Gewässer auf der Karte zeigte schon, dass der Feldeboden von Oedenburg aus unaufhörlich bis Raab abfällt, und wie bis dahin nivellirt wurde, fand man, dass der Canal den Neusiedler See, wie auch den daran stossenden, bei vier Meilen weit ausgedehnten Morast umgehen, dann über den Raabfluss bei Arpas unterhalb Marzall setzen, endlich über Koronczo nach Raab ziehen könnte, dass dieser Canalarm bei 13 Meilen Länge haben und den Vortheil verschaffen würde, die Producte der fruchtbaren Gegend, die Raabau genannt, aufzunehmen.“

So weit von Maillard. Nachdem derselbe drei Jahre lang den Bau des Canals geleitet hatte, wurde er abberufen, worauf das k. k. Aerar, in dessen Händen sich das Unternehmen befand, die Fortsetzung desselben einer Hof-Commission übertrug. Die unmittelbare Leitung des Baues führte der Baudirector Schemmel. Unter diesem wurde die Strecke von Wien bis Wiener-Neustadt im Jahre 1803 ausgebaut und 1804 eröffnet. Am 21. März 1803 wurde das Wasser bis zur Schleuse am Rennweg eingelassen und am 31. März kam das erste Schiff bis zur Schleuse. Im Jahre 1804 war der Canal vollendet. Später der Canal bis Pötsching weiter geführt und diese zweite Strecke 1810 dem Verkehre übergeben. Die Baukosten überschritten den ursprünglichen Voranschlag weit, denn statt auf 3·7 Millionen beliefen sie sich schliesslich auf 11 Millionen Gulden C. M. Eine weitere Fortsetzung nach dem ursprünglich entworfenen Plane zur Verbindung der Donau bei Wien mit der Adria erfuhr der Canal nicht. Wohl war zu Anfang der Zwanzigerjahre der Plan der österreichischen Regierung, ein allgemeines Land- und Wassersystem auf commercieell-statistischer Basis zu gründen, zur Reife gediehen¹²⁾ und in diesem spielte der Ausbau des begonnenen Canals auch eine Rolle. Dieser Plan kam aber ebenfalls nie zur Ausführung, denn inzwischen war bereits das Zeitalter der Eisenbahnen hereingebrochen. Ja unser Vaterland machte sogar mit dem Bahnbau in Europa den Anfang; die in den Jahren 1825 bis 1832 gebaute Pferdebahn von Budweis nach Linz ist bekanntlich die älteste Eisenbahn Europas. Gleichzeitig begann auch schon der Bau von Locomotivbahnen, deren erste zwischen Manchester und Liverpool am 15. September

¹²⁾ „Oesterreichisches Archiv“ 1835, Seite 127.

1830 eröffnet wurde. Im Jahre 1835 wurden die Bahnen zwischen Brüssel und Mecheln und von Nürnberg nach Fürth dem Betriebe übergeben und 1836 begann in Oesterreich der Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Alles wandte sich nun erwartungsvoll dem neuen Verkehrsmittel zu, und der Bau künstlicher Wasserstrassen gerieth ganz in Vergessenheit.

Wie schon erwähnt, projectirte v. Maillard den Bau eines „ökonomischen“ Canals, um mit den geringsten Kosten sein Auskommen zu finden. Er suchte aber zu erweisen, dass derselbe sich nur dann reichlich verzinsen könne, wenn er bis Oedenburg verlängert werde, weil er erst dann der Stadt Wien durch die erleichterte Zufuhr von Früchten und besonders Steinkohlen wirksame Hilfe zu leisten im Stande sei. S. v. Maillard wies darauf hin, dass viele Producte aus dem Raaber und anderen Comitaten Ungarns, welche ihren Weg gegen Wien nehmen, auf der Donau stromaufwärts nur bis Wieselburg geführt würden, weil von da an der Strom bei niedrigem Wasserstande für grosse Schiffe nicht fahrbar sei, weshalb die Waaren von Wieselburg auf der 14 Meilen (106 *km*) langen Poststrasse auf der Achse nach Wien gehen müssten. Die Erzeugnisse des Oedenburger und Raaber Comitats würden zum Theil nach Wr.-Neustadt, zumeist aber nach Wien und bis 16 Meilen (121 *km*) weit auf der Achse befördert. Ein Seitencanal von Oedenburg nach Raab würde diesen beträchtlichen Verkehr aufnehmen und ein grosses Erträgniss liefern. Würde vollends der Canal von Oedenburg über Pettau nach Ober-Laibach, folglich 10 Meilen (76 *km*) von Triest geführt, so würden für die deutschen Erbländer in politischer und militärischer Hinsicht unübersehbare Vortheile daraus entstehen. Auch Ungarn würde aus diesem Canale grossen Nutzen schöpfen, da dieses mittelst des Seitencanals von Raab ebenso einen Ausweg an das Adriatische Meer hätte, wie es jetzt einen über Karlstadt besitzt, und somit zwischen diesen zwei Wegen wählen könnte. Und sollte der Canal wenn nicht bis Ober-Laibach, so doch bis an die Mur ausgeführt werden, so würden viele ausländische Producte, die aus Italien und dem Küstenlande ihren Weg nach dem Norden nehmen, dann durch das Reich ziehen, weil sie immer die wohlfeilste Strasse einschlagen.

Ausser diesen Gründen für den Ausbau des Canales macht v. Maillard noch einige andere geltend, die bemerkenswerth genug sind, um hier angeführt zu werden. So weist er auf den mächtigen

Aufschwung der Feldartillerie seit den Kriegen Friedrichs des Grossen hin, welche eine grosse Menge von Zugpferden brauche. Da aber auch der stets wachsende Luxus die Zahl der Pferde fortwährend steigert, das Weideland aber inzwischen nur wenig zugenommen hat, entziehen diese dem Vieh die Nahrung, so dass letzteres immer mehr zurückgehen muss. Durch schiffbare Canäle können jedoch viele Pferde erspart werden, daher kann zu Gunsten der Nationalwohlthath die Weide dem Vieh zugewandt werden und von letzterem kann sogar noch eine beträchtliche Menge zum Export in das Ausland gelangen. „Es ist“, sagt v. Maillard ferner, „kein Uebel, wenn durch Anlegung von Canälen die Menschenclasse der Fuhrleute, deren Lebensart ohnehin unter die härtesten gehört, vermindert wird. Was aber die Wirthsleute betrifft, welche zumeist durch übertriebene Gewinnsucht geleitet, die Reisenden unbillig behandeln, dadurch die Fracht vertheuern und das Commerz erschweren, so verdienen diese keine besondere Rücksicht.“

Wir wollen nunmehr die Trace des Wr.-Neustädter Canales selbst verfolgen. Dabei mögen gleich zur Vermeidung von Wiederholungen die gegenwärtigen Verhältnisse Berücksichtigung finden. Der Canal hat eine Länge von 61 *km*. Bei Wr.-Neustadt beginnend, durchzieht er zunächst in nördlicher Richtung den Schottergrund der Neustädter Heide; dies war die schwierigste Strecke, denn hier in dem fast auf einer Länge von 9 *km* so durchlässigen Boden musste der Canal mit einer Mischung von $\frac{2}{3}$ Kiesel und $\frac{1}{3}$ Erde gefüttert werden. Hierauf geht er östlich von Theresienfeld und Sollenau vorüber, dann zieht er zwischen Leobersdorf und Schönau, nähert sich bedeutend Kottingbrunn, zieht hierauf zwischen Leersdorf und Tribuswinkel, zwischen Pfaffstätten und Josefthal, zwischen Gumpoldskirchen und Möllersdorf weiter, passirt Laxenburg auf einem 4·7 *m* hohen Damme, setzt sich zwischen Biedermannsdorf und Achau fort, zieht dann gegen Leopoldsdorf, wendet sich gegen Maria-Lanzendorf, berührt Kledering (vormals Klederling), geht an dem Wiener Centralfriedhofe vorbei, berührt Simmering und endet in Wien. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten Pötsching und Wien beträgt 93 *m*. Der Canal besteht aus 46 ungleich langen Bassins (Haltungen) mit fast horizontaler Sohle, also ausserordentlich geringem Gefälle, welche von Ufer zu Ufer eine Normalbreite von 11·4 *m*, eine Sohlenbreite von 5·7 *m* und eine Tiefe von 1·9 *m* haben. Am rechten Ufer läuft ein durchschnittlich 2·8 *m* breiter Treppelweg für die Schiffspferde. Die

einzelnen Haltungen liegen 6—7 Fuss (1·9—2 m) untereinander und sind durch Schleusen verbunden. Im folgenden sind die Schleusen sammt Länge und Tiefe in Wr. Klaftern und Metern aufgeführt. Von Wien bis Guntramsdorf tragen die Schleusen eigene Namen, von dort bis Wr.-Neustadt sind sie mit den Nummern 1—36 bezeichnet.

Schleuse		Gefällshöhe	Länge des Oberwassers			
			Klafter	m		
Stubenthormühle. ¹³⁾	} Wien	1·022	Klafter 240	455·2		
Stuckbohrerei ¹⁴⁾		2·069	" 262	496·9		
Grasgassenschleuse (III. Neulinggasse)		2·034	" 291	551·9		
Rennwegschleuse (Obere Bahngasse)		2·068	" 1014	1923·0		
Kirchhofschleuse		Simmering 6 F. 3 Z.	8593	16.296·6		
Krotzbachschleuse	} Bieder-					
Teichschleuse		mannsdorf 6 "	3 "	3002	5693·3	
Dreifache Schleuse	} Guntrams-	6 "	4 "	200	379·3	
Schleuse Nr. 1		dorf 3 Kl. 2 "	7 "	904	1714·4	
" Nr. 2	} Gumpolds-	6 "	6 "	153	290·2	
" Nr. 3		kirchen 6 "	0 "	235	445·7	
" Nr. 4		6 "	0 "	142	269·3	
" Nr. 5		6 "	4 "	322	610·7	
" Nr. 6		6 "	4 "	81	153·6	
" Nr. 7	} Trais-	6 "	4 "	111	210·0	
" Nr. 8		kirchen 6 "	1 "	296	561·4	
" Nr. 9		6 "	7 "	93	176·4	
" Nr. 10	} Pfaff-	6 "	11 "	91	172·6	
" Nr. 11		stätten 6 "	3 "	143	271·2	
" Nr. 12		6 "	6 "	222	421·0	
" Nr. 13		6 "	5 "	243	460·9	
" Nr. 14	} Tribus-	6 "	6 "	327	620·2	
" Nr. 15		winkel 7 "	0 "	439	832·6	
" Nr. 16	} Leesdorf	6 "	6 "	509	965·3	
" Nr. 17		Weikers-	6 "	4 "	165	312·9
" Nr. 18		dorf 6 "	6 "	660	1251·7	
	Leesdorf 6 "	0 "	198	375·5		

¹³⁾ Im Jahre 1883 abgebrannt und darauf demolirt.

¹⁴⁾ Nach Erbauung des Arsensals 1855 aufgelassen.

Schleuse		Gefällshöhe		Länge des Oberwassers	
Schleuse	Nr.			Klafter	m
	Nr. 19	Vöslau	6 F. 0 Z.	159	301·6
"	Nr. 20		6 " 0 "	98	185·9
"	Nr. 21		6 " 0 "	125	237·1
"	Nr. 22		6 " 0 "	118	223·8
"	Nr. 23		6 " 0 "	188	356·6
"	Nr. 24		6 " 4 "	177	335·7
"	Nr. 25		6 " 3 "	196	371·7
"	Nr. 26		6 " 0 "	100	189·7
"	Nr. 27		5 " 6 "	110	208·6
"	Nr. 28		5 " 3 "	108	204·8
"	Nr. 29	Kottingbrunn	5 " 3 "	93	176·4
"	Nr. 30		5 " 4 "	65	123·3
"	Nr. 31		6 " 0 "	191	362·2
"	Nr. 32		5 " 6 "	86	163·1
"	Nr. 33		6 " 0 "	121	229·5
"	Nr. 34		7 " 3 "	1771	3358·7
"	Nr. 35	Schönau	3 " 11 "	883	1674·6
"	Nr. 36	Sollenau	5 " 10 "	6884	13.055·5

(bis Kehrbach).

Die Speisung des Canals erfolgt, von kleineren Wasserläufen abgesehen, theils durch die Leitha, theils durch den Kehrbach. Unterhalb Katzelsdorf befindet sich das Leithawehr, welches 167 m oberhalb der Leithabrücke der Oedenburger Eisenbahn liegt und 30 m lang ist. Ein Theil des Leithawassers wird mittelst des Wehres und des demselben vorgebauten Fangdammes in den Neudörfler Mühlbach geleitet, welcher eine dem Fürsten Eszterházy gehörige Mahlmühle und Säge treibt. Die Besitzer des Canales haben das Recht, aus diesem Mühlbache das Speisewasser zu beziehen, ein Servitut, welches auf der Herrschaft Hornstein haftet. Mit der 160 m unterhalb der genannten Mühle befindlichen Kreuzschleuse beginnt der Wr.-Neustädter Schiffahrts canal als selbständige Wasserführungsanlage; er steht durch eine Kreuzschleuse mit dem Kehrbache in Verbindung, aus welchem er suppletorisch gespeist wird. Der Kehrbach, welcher zum Zwecke zeitweiliger Wiesenbewässerung angelegt ward und seinen Namen erhielt, weil er auf die Wiesen gekehrt wurde, ist unterhalb Neunkirchens an dem Peischinger Landwehr aus dem Schwarzafluse abgeleitet. Ursprünglich im Besitze von Neunkirchen wurde er, beziehungsweise das Nutzungsrecht einer

bestimmten Wassermenge, von den Babenbergern und Habsburgern Wr.-Neustadt zugewendet. Nach einem Commissionsprotokolle vom Jahre 1799 hat das k. k. Cadettenhaus (die jetzige Militär-Akademie) in Wr.-Neustadt die alleinige Aufsicht über den Kehrbach ausgeübt und das Bewässerungsrecht verliehen. Durch den Ankauf einiger unterhalb des Canalbassins am Ungarthor Wr.-Neustadts gelegenen Mahlmühlen erwarb 1802 der Wr.-Neustädter Schifffahrts-canal das Recht, das von der Militär-Akademie bei der Canal-Einlassschleuse abfließende Kehrbachwasser als Speisewasser zu benützen; dieses Recht ging natürlich auch auf die nachmalige Besitzerin, die Erste österreichische Schifffahrts-canal-Actiengesellschaft, über.

In seinem weiteren Verlaufe übersetzt der Wr.-Neustädter Canal mit einem gewölbten Aquäducte, welcher eines der Wahrzeichen Wr.-Neustadts bildet, die Fische; er selbst wird von der Wr.-Neustadt—Pottendorfer Bahn und von der Sollenau—Ebenfurther Bahn übersetzt, während der Blumauer, Pottendorfer, Ober- und Unter-Eggendorfer Bach ihn berühren. Die erste Schleuse gegen Wien (Nr. 36) befindet sich hinter dem Piestinger Aquäducte. Es folgen hierauf der Kalte Gang, nördlich davon die Brücke der Aspanger Bahn, der Schaffler-, Triesting-, Schleifer- und Fasanbach. Unterwegs wird das Wasser zum Betriebe von Mühlen verwendet. Aus dem auf den Vöslauer Grenzbach folgenden Hirnbach, welcher den Abfluss der Vöslauer Thermen bildet, wird während des Winters das warme Wasser eingelassen, dafür im Sommer das gleiche Quantum aus dem Canale abgegeben. Die in Weikersdorf liegenden Gewerke, eine Metallgiesserei, eine Kunst- und eine Walzmühle, benützen das Canalwasser als Werkswasser, wie auch vom Mai bis August täglich 113 *hl* Wasser zur Bewässerung der Badener Weichselgärten abgegeben werden. In der Nähe des Aubach-Aquäductes treibt das Wasser eine Mühle. Auf den Badener Mühlbach folgt der Tribuswinklerbach. Hier liegen am Canal eine Hutfilz- und Watafabrik, eine Kunst- und Mahlmühle; bei Pfaffstätten eine Schwarzmühle, eine Schmirgel- und eine Holzfarbenfabrik. Bei Gumpoldskirchen, wo der Gumpoldskirchnerbach zufließt, liegen eine Strickgarn-, eine Börtelfabrik und eine Mahlmühle, worauf der Canal von der Schleppebahn der Guntramsdorfer Ziegeleien gekreuzt wird. Weiter abwärts fließen der Mödling-, Achauer- und Krotenbach (letzterer in einer Pappdeckelfabrik) dem Canale zu. Nun übersetzen

letzteren die Schlepfbahnbrücke der Ziegeleien von Biedermansdorf und die Pottendorfer Bahn; ferner berühren ihn der Hennersdorfer-, Peters- und Leopoldsdorfer Bach. Hier ist das Leopoldsdorfer Fluththor zur Absperrung bei plötzlichen Damnbrüchen erbaut. Nach dem Zuflusse des Himberger, oberen und unteren Lanzendorfer Baches, folgt die Uebersetzung durch die Aspangbahn, nach dem Liesingbache die durch die Kaiser-Ebersdorfer Bahn und die Unterfahung durch die k. k. Staatsbahn. Die Wasserstation „Centralfriedhof“ entnimmt das Wasser dem Canale mittelst einer Pumpe zur Speisung eines Hochreservoirs. Die Aspanger Bahn und die Hauptlinie der Staatseisenbahn übersetzen den Canal in seinem Laufe, auch wird dessen Wasser in eine Waschanstalt, eine Kerzenfabrik und eine Dampfmühle eingeleitet. Hierauf erfolgt die Unterfahung der Simmeringerstrasse, die Wasserabgabe an das Mauthner'sche Brauhaus und die Spiritusfabrik, an den Wasserthurm des Bahnhofes der Wien—Aspangbahn. Von da beginnt die eingewölbte Strecke des Canals, welchen noch die Wiener Verbindungsbahn unterfährt. Bei der Rennwegschleuse befindet sich ein Farbholz-Schneidewerk, dann entnimmt das k. k. Münzamt durch eine Röhrenleitung, welche in der „Krätze“ in einem Kasten mündet, das Wasser, desgleichen die elektrische Centralstelle des Barons Wieser. Der Canal ergiesst sich schliesslich bei der Stubenthorbrücke auf dem Gebiete des dritten Wiener Gemeindebezirkes am rechten Ufer in den Wienfluss.

Besitzerin des Canals war ursprünglich die „priv. Canal- und Bergbau-Compagnie“, welche aus den Eingangs genannten Grafen Apponyi, B. v. Tschofen und Reiter bestand. Als bald aber verständigte sich dieselbe mit der Regierung wegen Uebernahme der Vollendung und des Betriebes des Canals und bereits am 13. April 1802 ging der Canal in die Verwaltung des Staates über. Doch währte der staatliche Betrieb nicht lange; denn seit dem Jahre 1823 wurde der Canal verpachtet, und zwar zunächst an das Wiener Grosshandlungshaus Friess. Von diesem ging er 1829 an das Haus Feldmüller über, 1835 übernahm ihn das Haus Sina, welches ihn bis 1847 behielt. Die folgenden Pächter waren Miesbach bis 1858 und schliesslich Heinrich Drasche bis 1870. Am 15. Mai 1871 ging der Canal aus der Staatsverwaltung in die Hände der Ersten österreichischen Schiffahrtscanal-Actiengesellschaft um 350.000 fl. ö. W. über, welche beim Bau der Aspang-

bahn im Jahre 1878 den Namen „Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft“ annahm.

Dieser oftmalige Wechsel erklärt sich zum Theil aus den veränderten Zeitverhältnissen. Schon unter dem ersten Pächter einen bedeutenden Aufschwung nehmend, steigerte sich der Verkehr immer mehr und erreichte um 1860 seine Höhe, von welcher er nun langsam aber stetig herabsank. Denn um jene Zeit erfolgte der Ausbau des in Wien concentrirten Eisenbahnnetzes, weswegen der Frachtenverkehr auf dem Canale bedeutend abnahm. In dieselbe Zeit fällt auch der Verkauf von Staatsdomänen; die Erschöpfung der Kohlenwerke, welche eine Hauptfracht für den Canal geliefert hatten, durch Raubbau aber zu Grunde gerichtet worden waren; die Errichtung von Ringöfen in den grösseren Ziegeleien, so dass die Verfrachtung von Brennholz ab Wr.-Neustadt und Baden entging, überhaupt weniger Kohle und Holz als Brennmaterial in den Ziegeleien verbraucht wurde, wozu dieses noch durch die Eisenbahn schneller, billiger und namentlich im Winter zuverlässiger beschafft wurde. Endlich wurde die seit 1812 bestehende gräflich Hoyos'sche Scheiterschwemme 1854 aufgelassen. Dieselbe hatte bis dahin die auf dem Kehrbache zugeschwemmten Hölzer direct nach Wien oder an die längs des Canals gelegenen Ziegeleien verfrachtet; sie besass zu diesem Behufe 30 Schiffe, für welche bei einmaliger Fahrt pro Schiff drei Gulden gezahlt werden mussten.

Die auf dem Wr.-Neustädter Canale transportirten Frachten waren verschiedenster Art. Vor Allem bildeten Kohlen, Brenn-, Bau- und Werkholz die Hauptfrachten. Kohle aus den Werken zu Brennbach bei Oedenburg und von Zillingsdorf wurde von der Station Pötsching aus nach Guntramsdorf und Biedermannsdorf versendet (monatl. 12.000 Wr.-Centner), das Lichtenwörther Werk lieferte monatl. 15.000 Ctr. Kohle. Nach Wr.-Neustadt wurden durchschnittlich 12.000 Ctr. im Monat aus den Werken Grünbach, Schauerleithen und Klingenfurt zugeführt und von dort theils an die Ziegeleien, theils nach Wien versendet. Von Wr.-Neustadt selbst gelangten Steine, Ziegel, hydraulischer Kalk, Roheisen, Thonwaaren, Harz nach Wien, wogegen von letzterem Körnerfrüchte, Eisen und Eisenwaaren, Thonerde, Graphit, Schwerspath, Salz, Zucker, Wein, Gerberlohe, Pflastersteine zugeführt wurden. Bis 1842, in welchem Jahre die Südbahnstrecke Wien – Gloggnitz eröffnet wurde, verfrachteten Speditionshäuser Colonial- und Specerei-

waaren aus den südlichen Kronländern nach Wien; täglich verkehrte ein Schiff mit 400 Wr.-Centner. Durch einige Zeit wurde der Canal sogar auch zur Beförderung von Passagieren benützt; die Canaldirection liess zu diesem Zwecke ein eigenes „Yachtschiff“ erbauen, welches an bestimmten Tagen von Gesellschaften zur Fahrt von Wien nach Laxenburg und zurück um den Betrag von 18 fl. gemiethet werden konnte.

Es ist schon bemerkt worden, dass von Maillard den Canal mit Minimal-Dimensionen projectirt hatte, was in der Folgezeit freilich abträglich wirkte. Die Schiffe hatten bei einer Länge von 12 Klaftern (22·8 *m*) nur 6 Fuss 3 Zoll (1·9 *m*) Breite und 3 Fuss 6 Zoll Wandhöhe. Demnach betrug die Lichtweite der Schleusen 7 Fuss (2·2 *m*), ihre Länge 13 Klafter (24·7 *m*). Die Flottmasse des Wassers bei den Schleusen betrug 10 Cubikklafter (68·21 *m*³), die Füllmasse bei 6 Fuss Fall 15 Cubikklafter (102·32 *m*³) und bei 6 Fuss 4 Zoll Fall 16 Cubikklafter (109·14 *m*³). Die Schiffe hatten eine Ladungsfähigkeit von 400 Wr.-Centner. Nach der 1836 erfolgten Erweiterung der Lichtweite der Schleusen auf 8 Fuss (2·5 *m*) wurden auch Schiffe von 7 Fuss 3 Zoll (2·3 *m*) Breite und mit grösserer Ladungsfähigkeit (bis zu 500 und 550 Wr.-Centner) erbaut. Die Schiffe wurden bei der Thal- und Bergfahrt von je einem Pferde gezogen und legten durchschnittlich in der Stunde 2000 Klafter (3800 *m*) zurück. Die Schiffsmannschaft wurde auch zum Ein- und Ausladen der Waaren verwendet. Zur Zeit der Blüthe belief sich die Zahl der Schiffe auf rund 60 (im Jahre 1871 war sie bis auf 68 gestiegen), welche vom April bis September Holz, Kohle, Mauerziegel u. dgl. verfrachteten. Im Herbst und Winter verminderte sich ihre Zahl bis auf 10. Da aber der Canal wegen seiner geringen Tiefe und Breite bald zufriert, so gibt es im Winter nur wenige eisfreie Tage, was ausser der geringen Ladungsfähigkeit der Schiffe den Hauptmangel des Canals bildete. Nach Uebernahme des letzteren von Seite der österreichischen Schifffahrts-canal-Actiengesellschaft waren etwa 40 Schiffe für den Transport im Gebrauche. Im Jahre 1872 hörte die Zufuhr von Brennmaterialien für die am Canale gelegenen Ziegelwerke vollends auf, weshalb auch die Station Pötsching aufgelassen wurde; für Wiener-Neustadt genügte bis 1875 täglich ein Schiff zur Verladung der zugeführten Baumaterialien, Werkhölzer und sonstigen Handelsproducte. Von 1876 an nahm in Folge der inzwischen hergestellten Eisenbahnverbindungen der Transport auf dem Canale

zusehends ab, so dass monatlich nur einzelne Schiffsladungen in Wr.-Neustadt aufgegeben wurden, und für die Lieferung der Ziegel von Guntramsdorf nach Wien genühten zuletzt 10 Schiffe. Unter solchen Verhältnissen konnte der Verkehr auf dem Canale nicht mehr lohnen und daher wurde die Schifffahrt im Jahre 1879 ganz aufgelassen. Eine solche besteht derzeit nur in sehr beschränktem Masse, indem nach Bedarf auf der Strecke Wiener-Neustadt—Guntramsdorf einzelne Schiffe mit Baumaterialien einzig zu dem Zwecke von Canalreparaturen verkehren. Obwohl nun der Canal nicht mehr für die Schifffahrt verwendet wird, so wirft er seiner heutigen Eigenthümerin, der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, doch noch einen Gewinn ab, wie aus den folgenden, auf die Jahre 1889—1893 bezüglichen Angaben zu ersehen ist. Die Einnahmen fliessen aus den Wasserzinsen, den Grund- und Gebäudezinsen, der Eisgewinnung und Fischerei; in den Erhaltungskosten sind die Steuern und Gebühren nicht mit inbegriffen.

	1889	1890	1891	1892	1893
	Gulden ö. W.				
Einnahmen	24.367	26.477	22.988	33.101	27.584
Erhaltung	18.075	16.123	18.906	26.496	22.078
Gewinn	6.292	10.354	4.082	6.605	5.506

Canalhäfen bestanden in Wien und Wr.-Neustadt. Den Plan für den Wiener Hafen hatte von Maillard nach dem Muster des Canalhafens in Birmingham entworfen. Da nämlich die Schiffe in einem ökonomischen Canal nicht umzukehren brauchen, soll der Hafen nicht breit sein, aber grosse Uferlänge besitzen; deshalb empfiehlt sich eine gabelförmige Anlage desselben wie in Birmingham. Doch wurden entgegen dem Entwurfe Maillard's beide Häfen einarmig angelegt, was dieser bedauert,¹⁵⁾ bei welcher Gelegenheit er bemerkt, dass auch manche andere Theile seines Planes nicht zur Ausführung kamen. Der Canalhafen in Wr.-Neustadt blieb bis heute unverrückt, die Magazinsräume dienen derzeit einem Bierdepot. Der Wiener Hafen befand sich ursprünglich vor dem Invalidenhaus an der Stelle, wo jetzt der Platz des Wiener Eislaufvereines liegt. Wegen Erbauung der Wiener Verbindungsbahn 1847 bis 1849 wurde er aber nahe an die Marxerlinie verlegt (der Name der Hafengasse erinnert an diese Lage) und der Canal unterhalb des neuen Hafens aus einem Schifffahrts-

¹⁵⁾ S. v. Maillard a. a. O. S. 319 - 320.

canal in einen unterirdisch geführten Ablaufscanal verwandelt. Das hiebei gewonnene Terrain wurde für die Zwecke der Verbindungsbahn verwendet. Als in den Jahren 1878 bis 1880 die Wien—Aspangbahn gebaut wurde, cassirte man den Hafen an der Marxerlinie und verengte den Canal selbst in der Strecke Wien-Maria-Lanzendorf, so dass die Canalschiffe hier unmöglich verkehren konnten und dieser Theil des Canals nunmehr den Charakter eines Werksbaches annahm. Ferner hat man bei den oberhalb Maria-Lanzendorfs 1880 bis 1885 ausgeführten Ueberbrückungen für die Locomotivbahnen zwar auf das Passiren der Canalschiffe Rücksicht genommen, aber die Bahnbrücken so niedrig angelegt, dass die Schiffspferde nicht durchgehen können; daher musste auch die Ziegelverfrachtung von Biedermansdorf und Guntramsdorf aufhören.

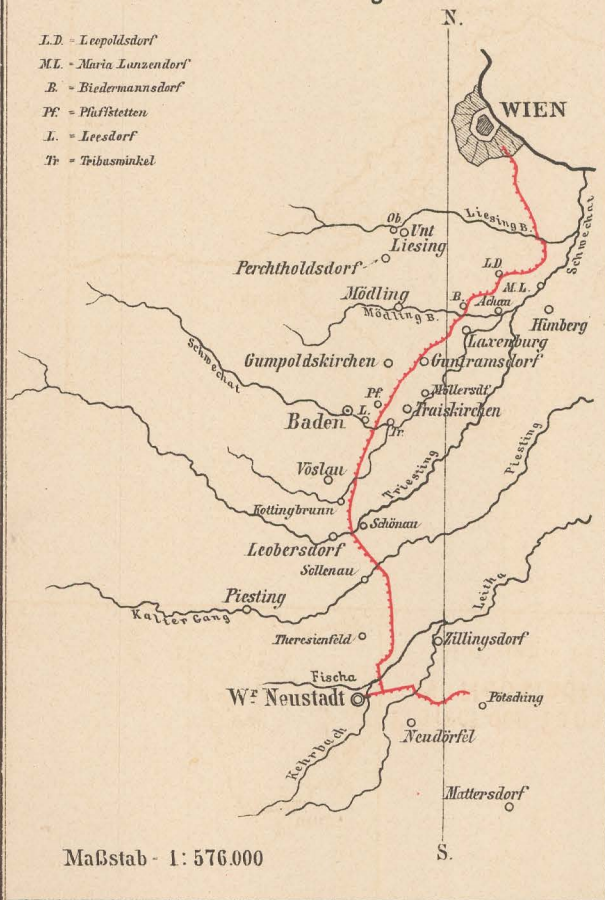
So ist der Wr.-Neustädter Canal seit 15 Jahren kein Schiffahrtscanal mehr, sondern nur ein Werks canal, welcher die schon oben erwähnten Mühlen und Fabriken mit Triebkraft oder Nutzwasser versorgt, stellenweise auch zur Bewässerung dient. „Der erhabene Gedanke eines so grossen Unternehmens,“ wie von Maillard sich überschwänglich ausdrückte, ist ein Jahrhundert, nachdem er zuerst in Angriff genommen worden, gescheitert, und man darf auch nicht daran denken, dass er je wieder auflebe. Was d'Elvert 1855 über den Ausbau und die Regulirung von Wasserstrassen überhaupt äusserte, dass nämlich seit dem Bau von Eisenbahnen diese Frage für immer aufgegeben sei, für den Wr.-Neustädter Canal hat es seine Giltigkeit, denn diesem haben in der That die Eisenbahnen alle Lebensbedingungen entzogen. Im Allgemeinen aber hat sich diese Prophezeiung nicht bestätigt. Nachdem man erkannt hatte, dass die Eisenbahnen wenigstens in Bezug auf den Frachtransport an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien, wandte man sich neuerdings den schiffbaren Wasserstrassen als den billigsten Verkehrslinien, der Regulirung von Flüssen und dem Bau von Canälen zu. Auch in Oesterreich beschäftigt man sich schon seit geraumer Zeit wieder mit diesem Gegenstande. Verschiedene Projecte zum Bau schiffbarer Canäle sind aufgetaucht: ein solches zur Verbindung der Donau vermittelst der March mit der Oder bei Oderberg, ein zweites zum Anschlusse an diesen von der Donau zur Elbe, ferner ein Canal Brunn—Lundenburg, ein Canal von der Elbe nach Budweis, endlich zur Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee

ein Schifffahrtscañal mit Benützung des Dnjester, des San und der Weichsel. Unter diesen Projecten ist das erstgenannte, der Donau-Oder - Canal, bereits entschieden in den Vordergrund getreten; schon im Jahre 1881 hat der österreichische Reichsrath sich mit demselben beschäftigt und nunmehr ist er wieder Gegenstand öffentlicher Erörterung geworden. Es ist nun interessant zu erfahren, dass in Verbindung mit diesen Projecten der Plan einer Reconstruction des Wr.-Neustädter Canals in jüngster Zeit aufgetaucht ist. Unter den preisgekrönten Entwürfen zu einem General-Regulierungsplane von Wien befindet sich nämlich ein Project, von Th. Bach, A. Reinhold und L. Simony ausgearbeitet, welches auch den Gedanken entwickelt, den geplanten Verbindungscañalen der Donau mit der Oder, Moldau und Elbe im Süden und Osten der Kaiserstadt Fortsetzungen und einen Anschluss an den vorhandenen Wr.-Neustädter Canal zu geben. Zu diesem Zwecke wäre ein Hafembassin in Simmering anzulegen, von wo aus der neue Canal in südlicher Richtung aufsteigen soll. So schön sich nun dieses Project auf den ersten Blick ausnimmt, so ist es doch nicht ernst zu nehmen. Denn die bereits angegebenen Veränderungen, welche mit dem Wr.-Neustädter Canale vorgenommen wurden, sind nicht mehr rückgängig zu machen. Und so ist es nur auf das tiefste zu bedauern, dass unser einziger Schifffahrtscañal, statt dass man ihn rechtzeitig erweitert und leistungsfähiger gestaltet hätte, in kurzsichtiger Weise zu einem Werkscanal herabgedrückt wurde, und das zu einer Zeit, wo das Bedürfniss schiffbarer Canäle sich immer drängender fühlbar macht.

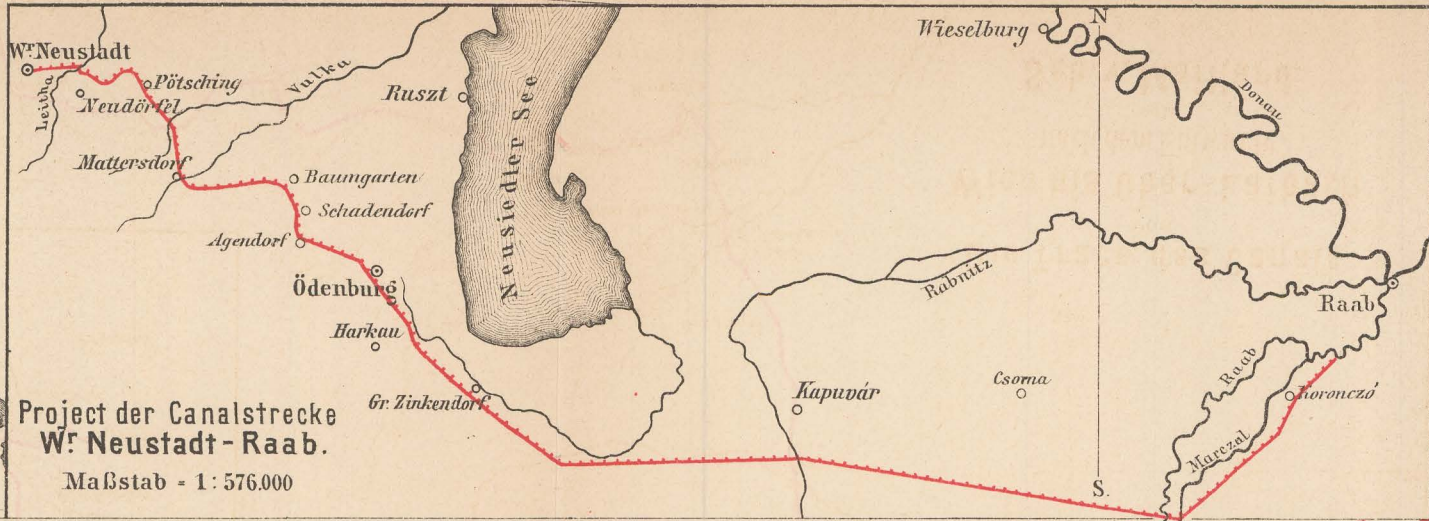
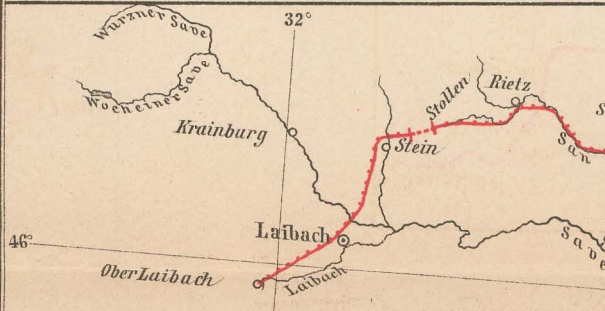
Der Wiener-Neustädter Canal. Entworfen von Professor Dr. Friedrich Umlauf.

Der Canal von Wien bis W^r Neustadt und Pötsching.

- L.D. - Leopoldsdorf
- M.L. - Maria Lanzendorf
- B. - Biedermannsdorf
- PF. - Pfäfersdorf
- L. - Leersdorf
- Tr. - Tribuswinkel



Maßstab
1 : 1.500.000.



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

Maßstab:
1 : 1,500.000.

- Canalstrecken.
- - - - - schiffbare oder schiffbar
gemachte Flussstrecken.

