

Der Wiener Neustädter Kanal

„Es wird wohl nicht leicht jemand eine Fahrt auf dem Kanale machen wollen, um z. B. nach Laxenburg 3 bis 4 Stunden unterwegs zu seyn“.

Adolf Schmidt, 1838

*Inge Podbrecky,
Dr. phil.,
BDA, Abteilung für
technische Denkmale*

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfährt die Rationalisierung und Mechanisierung der Fortbewegung ihren adäquaten Ausdruck in der Anlage der Eisenbahnlinien. Wo immer es die topographische Gestalt des Geländes erlaubt, wird die Gerade als ideale Verbindung zweier Punkte in der Landschaft zum Ausdrucksträger einer Art von Fortbewegung, die – natürliche Hindernisse unter Einsatz der Technik überwindend – die Macht des Menschen über die Natur im Sinn des industriellen Zeitalters symbolisch definiert; die Reichweite der Eisenbahnlinie markiert seinen Einflußbereich, der nun, da räumliche und zeitliche Distanzen durch die Eisenbahn radikal verkürzt worden sind, ungleich leichter zu durchmessen ist als zuvor. Die Komprimierung von Zeit und Raum, die Beschleunigung des Austausches von Waren und Gütern bietet der Beschleunigung der Akkumulation von Kapital neue Möglichkeiten.

Die ökonomische Rationalisierung des Transports bei gleichzeitiger Unterwerfung der Landschaft durch deren Geometrisierung, wie sie durch die Eisenbahnlinien vollzogen wird, hatte ihre direkten Vorläufer in der Anlage von Kanälen und der Regulierung bzw. Kanalisierung von Flüssen für die Schifffahrt, wie sie vor allem seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert durchgeführt wurden. Der Wiener Neustädter Kanal, in dessen Bett nach seiner teilweisen Stilllegung die Geleise der Aspangbahn verlegt wurden, illustriert daher in typischer Weise die Parallelen der beiden Bauaufgaben, deren Gestaltungsgrundlagen in gleicher Weise von der Rationalisierung der wirtschaftlichen und gestalterischen Bedingungen geprägt sind.

Bereits 1786 hatte der belgische Ingenieur Jean-Joseph Le Maire ein europäisches Wasserstraßennetz projektiert, in dessen

Mittelpunkt Wien und seine Verbindung mit der Adria stehen sollten. Die Besitzer der neuerschlossenen Kohlengruben bei Ödenburg und Wiener Neustadt, deren Produkte über die Triester Straße nach Wien gebracht werden mußten, waren an der Schaffung einer direkten Verbindung der Abbaugebiete mit der Hauptstadt, aber auch an der Erschließung neuer Absatzmärkte durch eine mittels Senkung der Transportkosten erzielte Verbilligung ihrer Produkte besonders interessiert und schlugen bereits 1794 Kaiser Franz II. (I.) den Bau eines Kanals zwischen Schottwien und Wien vor. Die 1795 konstituierte Wiener Steinkohlen- und Kanalbau-Gesellschaft beauftragte den Ingenieur-Oberstleutnant Sebastian von Maillard sogleich mit der Planung; die Finanzierung war zunächst durch die Gesellschaft, einen Beitrag aus dem Vermögen des Kaisers und Aktien gesichert. 1797 setzten die Bauarbeiten am Kanal bei Guntramsdorf ein. Ab 1799 baute der neu installierte Bauleiter, Joseph Schemel von Leytenbach, am Abschnitt innerhalb des Liniennwalls und am Teilstück bis Kledering, eine zweite Abteilung arbeitete am Teilstück nach Wiener Neustadt. Zu diesem Zeitpunkt kamen neben kroatischen Ziegelerbeitern und Soldaten auch Sträflinge zum Arbeitseinsatz. 1799 gelangte der Kanal gänzlich in den Besitz des Ärars; 1803 war die 56 km lange Wasserstraße zwischen Wien und Wiener Neustadt mit einem Gefälle von insgesamt 93 Metern, das durch 46 Schleusenabschnitte und 52 Schleusenkammern überwunden wurde, vollendet. Die verschiedenen langen Haltungen mit 11 m Spiegel- und 5,7 m Sohlenbreite wurden bei den Schleusen auf etwa 2 Meter verengt; das rechte Kanalufer war von einem etwa 2 Meter breiten Treppelweg für die Zugferde begleitet. Kreuzende Flußläufe wurden ur-



Der heute von der Schnellbahn genutzte Trüsenabschnitt im 3. Wiener Bezirk

sprünglich mittels Holztrögen überquert, insgesamt 45 Brücken übersetzten den Kanal. Der Standardkahn, 22,7 m lang und 1,7 m breit, faßte 30 Tonnen Last – vorwiegender Steinkohle, Holz und Baumaterialien.

Nach der Flutung konnte 1803 mit dem Schiffsverkehr begonnen werden; 1811 wurde ein neuerrichtetes Teilstück bis zur Pötschinger Höhe angeschlossen. Bereits 1815 wurde allerdings klar, daß die hohen Bau- und Erhaltungskosten – Fehlplanungen, Unwetter und Überflutungen hatten schon während der Erbauphase aufwendige Reparaturen nötig gemacht – im Verein mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Kanalfonds die Rentabilität der Anlage in Frage stellen würden; außerdem war 1821 die Südbahn zwischen Wien und Wiener Neustadt eröffnet worden. In der

Folge entschloß man sich zur Verpachtung des Kanals. 1848 wurde die Auffassung des Kanals im oberen Teil und die Verlegung von Eisenbahn-Gleisen in seinem ehemaligen Bett beschlossen; der alte Hafen, der sich an Stelle des heutigen Bahnhof Wien-Mitte befunden hatte, wurde aufgelassen, an der Stelle des heutigen Aspangbahnhofs entstand ein neues Hafenbecken. Der Kanal war nun um 1734 m verkürzt worden. Der restliche Teil des Kanals hingegen konnte seine Bedeutung als Wasserversorger für den Industrieraum südlich von Wien noch steigern, war aber als Verkehrsweg wegen der langen Transportzeiten der Konkurrenz der Eisenbahn nicht mehr gewachsen. Die Schifffahrtskanal-AG erhielt 1877 die Konzession zur Errichtung einer Eisenbahn Wien—Aspang, für die ab 1878 der Kanalab-



Von Laxenburg bis Kottlingbrunn wird der Kanal heute von einem sehr beliebten Radweg begleitet. Hier bei Tributwinkel sind die originalen Schleusenklammern erhalten.



Bei jenen Objekten, die der Überquerung von Wasserläufen dienen, wurden die ursprünglichen Holztröge, so wie hier hinter Schönau, durch Betontröge ersetzt.

schnitt zwischen dem Hafen und den folgenden 7 km stillgelegt wurde. Nur südlich von Kledering blieb der Kanal erhalten; 1879 wurde der Schiffsverkehr eingestellt. 1881 nahm die Aspangbahn ihren Betrieb auf. Nach Trakenlegung des Pötttschinger Astes endete der Kanal nun in Wiener Neustadt.

Bereits ab 1803 bzw. 1805 waren vom Kanal gespeiste Mühlen und Nutzwasserleitungen angelegt worden. Bald entschloß man sich auch zur Versteigerung der Gefälle an Industriebetriebe, sodaß bereits während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts papiererzeugende bzw. -verarbeitende Betriebe am Kanal entstanden. Diese Entwicklung verstärkte sich parallel zur Umwandlung des Wiener Beckens zur Industrielandschaft. Während der Zwischenkriegszeit – der Kanal war über weite

Strecken verschliff bzw. verlandet – wurden zahlreiche unbenutzte Schleusen zu Kleinkraftwerken ausgebaut, die neuerliche Impulse für die Entwicklung von Industriebetrieben lieferten, sodaß 1936 die Palette der am Kanal angesiedelten Betriebe Produktionszweige von der Lebensmittelherstellung über die Metall- und Holzverarbeitung bis zur chemischen Industrie umfaßte. 1956 übernahm das Land Niederösterreich den Kanal. Er ist heute ca. 35 km lang und hat ein Gefälle von 86 m, das durch 38 Schleusen überwunden wird.

Obwohl im Wiener Stadtgebiet nicht mehr als Wasserstraße präsent, hat der Wiener Neustädter Kanal im Stadtgebiet Veränderungen veranlaßt, die bis heute nachvollziehbar geblieben sind, bzw. Voraussetzungen geschaffen, die verschiedene Veränderungen erst ermöglicht haben. Was Heimito von Doderer über die Semmeringbahn schrieb – die Landschaft werde „eigentlich erst durch die Eisenbahnstrecke sichtbar, sie gliedert sich daran entlang“ – gilt, wie in der Folge gezeigt wird, auch für die Wasserstraße.

Der erste Wiener Kanalhafen war ein großes Becken auf dem bis dahin unverbauten Landstraßer Glacis am Anfang der Landstraßer Hauptstraße zwischen Stubenbrücke und der langgestreckten Front des Invalidenhauses. Der Neubau des Hauptzollamts, 1840–44 von Paul Sprenger errichtet, wurde dementsprechend in die Nähe des neuen Warenumschlagplatzes verlegt. Durch die Stilllegung des inneren Kanalabschnitts und die Neuerrichtung des Hafens am späteren Aspangbahnhof war das alte Hafenecken funktionslos geworden. Die ins ehemalige Kanalbett verlegte Verbindungsbahn-Trasse stieg am Hauptmünzamt an und führte am Hauptzollamt vorbei als Hochbahn zum Nordbahnhof. In Zusammenhang mit der Wienflußregulierung der Jahrhundertwende entstand an der Stelle des alten Kanalhafens der von Otto Wagner errichtete Bahnhof Hauptzollamt, der funktionale Vorläufer des heutigen Verkehrsknotenpunkts Wien-Mitte. Seit 1962 verlaufen die Gleise der Schnellbahn zwischen den Quadermauern des ehemaligen Kanalbetts, das von der Ungarbrücke zum Rennweg ansteigt. Aus dem Bett der Wasserstraße ist ein wichtiges Teilstück der

Trasse eines modernen Massenverkehrsmittels geworden. Wie sehr die Führung des Kanalbetts die Topographie der Umgebung veränderte, zeigt ein alter Trassenplan für den Abschnitt zwischen Rennweg und Neulinggasse. Die Gartengrundstücke des Gebietes waren rechtwinklig zur Ungargasse angeordnet; die Trassenführung durchschneidet das Gebiet in der Diagonale und bedingt dadurch dessen radikale städtebauliche Umorientierung. Auf dem Franzisziänschen Kataster von 1823 ist bereits der Kanal die städtebauliche Leitlinie des Gebietes; die Verbauungskanten in Uferlage werden durch monumentale öffentliche Bauten, wie das 1835–38 von Paul Sprenger errichtete Hauptmünzamt und die 1821–23 von Johann Aman erbaute Tierärztliche Hochschule aufgewertet. Diese Tendenz bleibt bis zur Jahrhundertwende bestehen; eine Zeile großbürgerlicher Zinshäuser mit repräsentativen Fassaden bildet die uferseitige Begrenzung des sogenannten „Diplomatenviertels“, das

sich seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts nördlich des Kanals als Botschafts- und Wohnviertel konstituiert hatte. Der Einschnitt des ehemaligen Kanalbetts scheint hier nicht nur topographischer Natur zu sein; er ist auch ein „Graben“, der das vornehme Wohnviertel von dem bürgerlichen Bereich jenseits des Kanals trennt. Die Brücken, nach dem 2. Weltkrieg erneuert bzw. neu errichtet, überqueren das Kanalbett an den Stellen der ursprünglichen Übersetzungen. Die Schnittstelle Kanalbett – Aspangbahn – Verbindungsbahn (Schnellbahn) deckt sich im Bereich der Station Rennweg mit der Kreuzung zweier seit alters her bedeutender Verkehrswege, des Rennwegs und der Ungargasse. Etwas weiter südlich liegt das 1849–55 errichtete Arsenal, eine der großen, in Folge der Revolution von 1848 errichteten Defensivkasernen. Die Kreuzung des ehemaligen Kanalbetts mit dem Rennweg markiert wiederum einen Wechsel in der sozialtopographischen Struktur: An die Stelle der (groß)bürgerlichen Wohnhäuser treten nun vorstädtische Zinshäuser und Gemeindebauten beidseitig der Aspangbahntrasse. Auf Höhe des Aspangbahnhofs, wo bis 1848/49 der zweite Kanalhafen bestanden hatte, erinnert der Name der Hafengasse an die einstige Widmung des Gebietes. In unmittelbarer Nähe liegt die aus einer barocken Waisenhaus-Stiftung hervorgegangene Rennwegkaserne mit der ursprünglich dem Kanal zugewandten Fassade der Waisenhauskirche. Bei der ehemaligen Sankt Marxer Linie verlief der Kanal ungefähr auf der Höhe der Grasberggasse das Stadtgebiet von Wien. Ein parallel zur Aspangbahn verlaufender Weg mit der Bezeichnung „Am Kanal“ erinnert ab hier an die einstige topographische Situation. Ab hier verlief der Kanal durch zunächst unverbautes, vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet; bei Unterlaa wurde der Liesingbach durch einen gemauerten Aquädukt, das „Liesingobjekt“, überquert.

Der heute nur mehr abschnittsweise wasserführende Wiener Neustädter Kanal wird teilweise – etwa zwischen Laxenburg und Kottlingbrunn – von einem Radweg begleitet. Von industriehistorischem Interesse ist vor allem der Abschnitt zwischen Leobersdorf und



Eines der zahlreichen Kleinkraftwerke (bei Bad Vöslau), die sich entlang des Kanals etabliert haben.

Ein idyllisches Motiv bei Baden. Die für den Wr. Neustädter Kanal typischen Brücken wurden meist in Quadermauerwerk errichtet.



Sollnau. Nordöstlich von Sollnau tritt der Kanal in militärisches Sperrgebiet ein; er endet in Wiener Neustadt nordöstlich der Militärakademie. Der Wiener Neustädter Hafen wurde 1926/27 zugeschüttet. Neben den einzelnen Haltungen, deren Spiegel schon längst nicht mehr die ursprüngliche Breite von 11 Metern erreichen, haben sich vom ursprünglichen Kanalwerk vor allem Brücken erhalten. So findet man z.B. in der Umgebung von Sollnau einige der in massiver Quaderbauweise errichteten Brücken, die z.T. noch mit den originalen Prellsteinen ausgerüstet sind. Bei jenen Objekten, die der Überquerung von Wasserläufen dienten, wurden die ursprünglichen Holztröge für das Gerinne durch Betontröge ersetzt; die in Quadermauerwerk errichteten Verengungen vor den jeweiligen Übersetzungen sind z.T. noch sichtbar. Die Schleusen wurden bereits während der Zwischenkriegszeit, als die ungenutzten Gefälle zu Kleinkraftwerken ausgebaut wurden, verändert, weisen aber z.T. bis heute gut erhaltenen Altbestand auf, wie etwa die Schleuse an der Übersetzung des Kalten Gangs bei Sollnau mit dem

Schleusenwärterhäuschen. Neben seiner Funktion als verkehrstechnisches Denkmal und als historische Leitlinie der industriellen Entwicklung im Wiener Becken hat der Wiener Neustädter Kanal bis heute landschaftsgliedernde Funktion. Der meist über lange Strecken schnurgerade gezogene, träge dahinfließende Kanal hat gerade in der weiten, an topographisch markanten Punkten armen Ebene des Steinfelds große Bedeutung als landschaftsformender Identitätsträger. Erst das sich bis an den Horizont erstreckende Flachland verhilft etwa einer Brücke zu jener markanten Silhouette, die sie zum Orientierungspunkt in der Landschaft macht. Im Verein mit dem perspektivischen Tiefenzug einzelner Kanalschnitte entsteht ein Eindruck, wie man ihn von holländischen Kanallandschaften kennt – ein Genius loci, der seinen Charakter aus Erinertem und Bestehendem gewinnt, obwohl die Pappelalleen an den Ufern des Wiener Neustädter Kanals längst verschwunden sind.