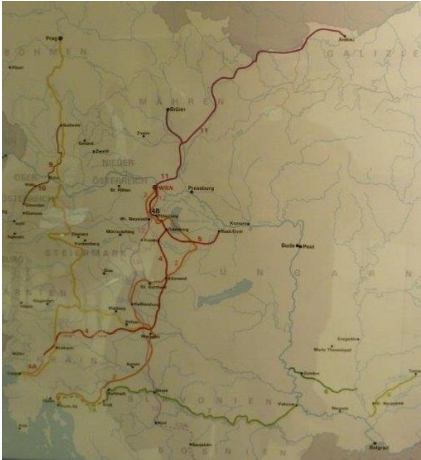


## Geschichte, Planung, Bau und Rückbau des Kanals

Kanalplanungen im Bereich der Monarchie <sup>i</sup>



Förderer und zeitweiliger Teilhaber am Kanal



Franz II. Habsburg-Lothringen <sup>ii</sup>

Der Planer des Kanals



SEBAST. v. MAILLARD

K. K. General Feldmarschall-Lieutenant <sup>iii</sup>

### Geschichte:

Lange bevor Kaiser Franz II. seinen Genie-Offizier Maillard - so wurden die Pioniere damals genannt - einen gebürtigen Lothringer, zu Studienzwecken des Baus eines Kanals 1795/96 nach England beordnete, hatte man Vorstellungen, das „Heilige Römische Reich“ von Norden nach dem Süden am Wasserwege zu erschließen. Ausschlaggebend für den tatsächlichen Kanalbau war aber die beginnende Industrialisierung im Habsburgerreich Ende des 18. Jhdts. und der damit verbundene Energiebedarf, gekoppelt mit den wirtschaftlichen Zwängen bei den Transportwegen. Zog ein Pferd eine Tonne am Wagen, so konnte das gleiche Pferd dreißig Tonnen, bei gleicher Geschwindigkeit, mit dem Kahn befördern. Es sollen in der Zeit rund 40.000 Pferde im ständigen Einsatz zwischen Wien und Triest unterwegs gewesen sein.

Nach dem Siebenjährigen Krieg war Schlesien mit seinen Kohlerevieren an Preußen gefallen, es gab aber Kohlevorkommen bei Ödenburg und rund um Wiener Neustadt. Der Mineraloge und Bergbaupionier Anton David Steiger, übrigens ein gebürtiger Pötschinger, und Investoren aus Wiener Neustadt gründeten 1791 die „Wiener Neustädter Steinkohlegewerkschaft“. Später beteiligten sich der begüterte Großhändler Bernhard Tschoffen und andere Financiers am Kohleabbau, und der Druck, diese Kohle konkurrenzfähig zu Holz nach Wien befördern zu können stieg. Die „k.k. privilegierte Steinkohle- & Canalbau A.G.“ wurde gegründet, mit dem Ziel den Bau des Kanals von Wien bis Ödenburg bzw. Raab, dem heutigen Győr, durchzuführen.

Die Errichtung des „oekonomischen Canals“ im Zeitraum zwischen 1797 und 1803, in einem Terrain mit einem Höhenunterschied von fast 100 Metern und porösem, wasserdurchlässigem Untergrund, kann als sensationell schnell bezeichnet werden. Allerdings litt dabei die Qualität der Ausführung, so war der Kanal von Anfang an ein Sanierungsfall.

Der Kontext des Kanalbaus erinnert an Milieuschilderungen eines Victor Hugos: unausgebildete Arbeiter und Sträfling in Ketten am Bau, kriegerische Ereignisse, die napoleonischen Kriege begannen, und schlichtweg Pech, wie Überschwemmungen begleiteten das Baugeschehen.

Sebastian von Maillard konnte die von ihm prognostizierten Baukosten nicht einhalten und wurde mit einem Golden Handshake gefeuert.

Josef Schemerl von Leythenbach, in Laibach geboren, ein in den Niederlanden und Deutschland ausgebildeter Kameralingenieur, noch von Maillard in Dienst gestellt, zog die Fertigstellung des Kanals durch.

1803 war die Jungfernfahrt, „um 5 Uhr früh fuhr ein

### Planungen:

Lothar von Vogemonte  
18. Jhd.

„Kommerzrat“  
Ma. Theresias  
um 1760

F. J. Maire  
1786

S.v. Maillard/  
Hptm. Swoboda  
1795/96

### Kanalbau:

Wien - Wr.  
Neustadt  
1797-1803

Pötschinger  
Ast  
1810/1811

### Eigentümer:

Bis 1822  
staatliche  
Verwaltung

### Pächter:

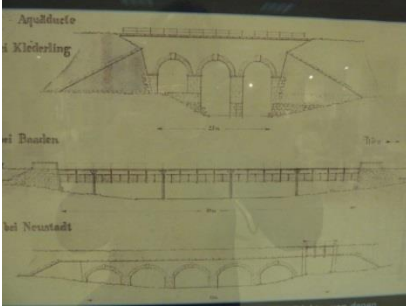
Moritz v. Fries  
1822-1827

Matthias  
Feldmüller  
1827-1834

Georg v. Sina  
1834-1846

Alois Miesbach  
1846-1857

Heinrich  
Drasche  
1857-1869

Modell E. u. W. Jahn<sup>iv</sup>Aquädukt- und Trog-Formen<sup>v</sup>

Personenschiffahrt nach Laxenburg

Verwendung des Kanalverlaufes als Eisenbahntrasse<sup>vi</sup>

Schiffszug von Wien ab, lud in Guntramsdorf Ziegel und traf am folgenden Tag nachmittags in Wiener Neustadt ein. Am dritten Tag konnte er mit einer neuen Ladung die Rückfahrt nach Wien antreten.<sup>vii</sup>

1810/1811 wurde das Teilstück von Wiener Neustadt nach Pötsching an der ungarischen, heute burgenländischen Grenze eröffnet.

Den Weiterbau nach Ödenburg verhinderten, so entnimmt man der Literatur, ungarische Weinbauern, die ihre Gründe nicht ablösen wollten und pferdezüchtende Magnaten, die kein Interesse an einem Verkehrsmittel hatten, das für eine Fuhr statt 30 Pferden nur mehr eines benötigte.

In der Voreisenbahnzeit wurde der Kanal auch für die **Personenschiffahrt** zwischen Wien und Laxenburg benützt, die Fahrzeit lag bei 3 1/2 bis 4 Stunden. 1845 wurde eine sogenannte Flügelbahn zwischen Mödling und Laxenburg eröffnet, die bis 1932 bestand.

Der Kanal, selbst Kind des technischen Fortschrittes, wurde genau von diesem Fortschritt eingeholt und sukzessive von der Eisenbahn verdrängt. 1848/49 wurde der bei der Stubenbrücke gelegene Wiener Hafen nach Süden verlegt, zu dem später 1971 aufgelassenen Aspangbahnhof beim Rennweg, dem Kopfbahnhof der seinerzeitig geplanten Wien-Saloniki-Bahn. 1879 wurde nach 76 Jahren die Lastschiffahrt zwar offiziell eingestellt, in der Praxis wurde der Kanal für den Schiffverkehr sporadisch bis vor den Ersten Weltkrieg genützt.

Der Pötschinger Ast wurde nach 1916, der Wiener Neustädter Hafen 1926/27 zugeschüttet. 1930 wurde die Strecke Wien bis zum Krottenbach und 1970 bis zum Mödlingbach endgültig trockengelegt. Der Kanal wurde von Anbeginn an auch für Antriebszwecke, wie Mühlen, Hammer-, Bohrwerke und so weiter verwendet. 1935/36 wurden 13 Kleinkraftwerke errichtet, von denen noch 8 in Betrieb sind.

Heute wird der Kanal noch immer für Brauchwasser für industrielle Zwecke, für Fischteichspeisungen und Löschwasserreservoirs herangezogen.

Im Vollausbau hatte der Kanal 50 Schleusen bei 103 Höhenmetern. Der verbliebene Kanal durchläuft 86 Höhenmeter und es sind noch 40 Schleusen sichtbar.

**Privatisierung**  
1871-1876  
k.k.Privilegierte  
Österreichische  
Vereinsbank

„Austro-  
Belgische“  
1876-  
(1938)1955

Handelskammer  
NÖ.1955/56

**Landesbesitz**  
NÖ. seit 1956

#### Rückbau:

Kanalende  
Rennweg  
1848

Kanalende  
Kledering:  
1882 für  
Schiffahrt,  
1930  
zugeschüttet.

Trockenlegung  
Pötschinger  
Ast 1916

Trockenlegung  
W. Neustädt.  
Hafen 1926

Kanalende  
Krottenbach  
1930

Kanalende  
Mödlingbach  
1970

<sup>i</sup> Kartierung von Johannes Hradecky, Ausstellung Bezirksmuseum Simmering, Enkplatz 2, 1110

<sup>ii</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Franz\\_II.\\_\(HRR\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Franz_II._(HRR))

<sup>iii</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener\\_Neust%C3%A4dter\\_Kanal](http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neust%C3%A4dter_Kanal)

<sup>iv</sup> "Wiener Neustädter Kanal & Aspangbahn" Ausstellung, Kuratoren Chmelar/Hradecky, Bez.Museum Simmering, Enkplatz 2, 1110 Wien, 1. 3. bis bis 27. 6. 2014

<sup>v</sup> Fritz Lange, Von Wien zur Adria, Der Wiener Neustädter Kanal, Seite 14

<sup>vi</sup> Fritz Lange, Von Wien zur Adria, Der Wiener Neustädter Kanal, Seite 31

<sup>vii</sup> <http://www.dascitymagazin.at/de/rubriken/get/page/eine-reise-in-die-vergangenheit-auf-dem-wiener-neu/>