

Die letzten Acht historischen Brücken des Wiener Neustädter Kanals

Will man Werbung für das älteste/größte Industriedenkmal machen, dann wohl mit einem Blick auf die „Letzten Acht“.



Historische Pfaffstättner Feldbrücke, Traiskirchen



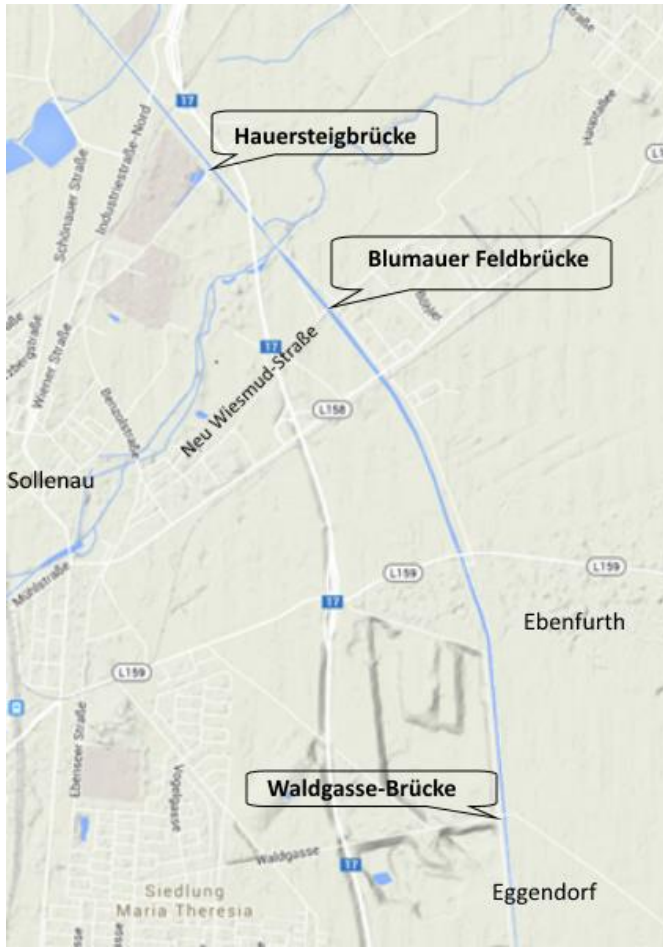
Weingarten- oder Tribuswinkler Viehtriebbrücke



Rote Brücke oder Haidbrücke, Baden



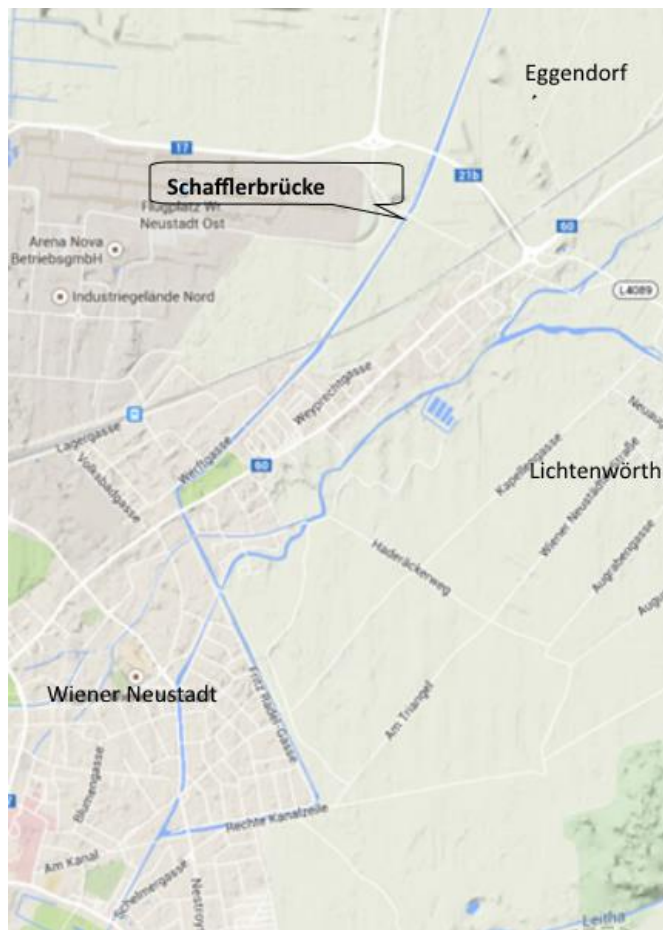
Historische Kottlingbrunner Straßenbrücke



Historische Hauersteigbrücke in Sollenau



Blumauer Feldbrücke, Neu Wiesmud Straße, Sollenau



Historische Waldgasse-Brücke in Eggendorf



Historische Schafflerbrücke in Wiener Neustadt

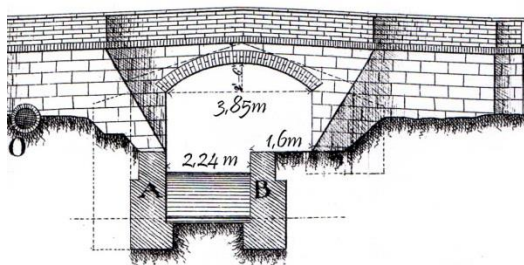
Bauphase:

Der Wiener Neustädter Kanal wurde in den Jahren 1797 – 1803 errichtet. Der Bau wurde in Guntramsdorf begonnen und nach Norden Richtung Wien und nach Süden Richtung Wiener Neustadt vorangetrieben. Die Bauplanung und Bauleitung oblag zuerst gänzlich dem Pionier-Offizier, Ingenieur-Oberstlieutenant Sebastian von Maillard, einem von Franz I. eingesetzten Elsässer. Wegen Termin- und Kostenüberschreitungen musste sich Maillard zunächst die Bauleitung mit Ingenieur Josef Schemerl von Leytenbach, den er selber von Laibach nach Wien geholt hatte, teilen, und dann alle Agenden einschließlich der Planung an ihn abgeben.

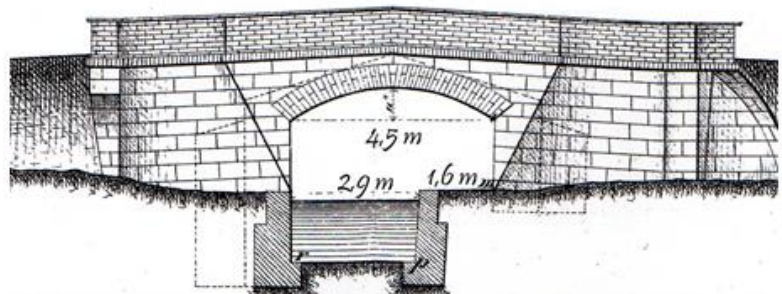
Diese unterschiedlichen Zuständigkeiten und die späteren noch in historischer Zeit durchgeführten Umbauten, wie die Kanalverbreiterungen und die Anhebung des Wasserspiegels ab 1820, führten zu unterschiedlichen Ausformungen der Brücken.

Ab der Schleuse 22 in Bad Vöslau waren die Brücken 65 cm breiter gebaut, was heute optisch nicht auffällt, zur Zeit der Inbetriebnahme des Kanals jedoch einen zweiten Treppelweg links und rechts des Kanals ermöglichte; ein Vorteil, der nach den Kanalumbauten 1820 wieder wegfiel. Somit spricht man heute, ab der Kottlingbrunner Straßenbrücke bis zur Schafflerbrücke in Wiener Neustadt, von den südlichen Brücken.

Die schmalen Brücken im Nordabschnitt



Die breiteren Brücken im Südteil



http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neust%C3%A4dter_Kanal

Baustil:

Stilistisch fällt der Kanalbau in die Epoche des Klassizismus. Während man im Kanalverlauf des heutigen Wiens neben Ziegel, Quadersteine aus Sandstein verwendete, wurden die Kanalbauwerke im Industrieviertel zumeist aus Ziegeln hergestellt.

Nachdem in der Zeit um 1800 in der Literatur die Romantik aufkam, spricht man bei diesem Baustil vom romantischen Klassizismus, auch wenn die beiden Strömungen fallweise konkurrieren, stimmungsmäßig passt die Bezeichnung zu den zeitgenössischen Bildern vom Kanal und, wie man sich heute noch überzeugen kann, zu den „Letzten Acht“ Brücken. Bei den Brücken-Neubauten fällt baustilmäßig jene in Ebenfurth auf, die in Gussbeton den historischen Stil nachempfendet.

Zusammenfassung:

Von den 1803 bei der Inbetriebnahme des Kanals erbauten rund 50 historischen Brücken gibt es mittlerweile nur mehr acht, die so eine Bezeichnung auch verdienen. Die historische Gumpoldskirchner Brücke am Houskaweg hat zwar noch die annähernd ursprüngliche Form, sie ist aber baustilmäßig nicht mehr den heute erhaltenen historischen Brücken zuzurechnen.



Gumpoldskirchner Br.



Brücke Ebenfurth



Kanal-Idylle bei Maria Lanzendorf



Fünf-Euro Banknote, Abb. einer klassizistischen Br.