

Buch-Trailer

Die 40 Wasserfälle Richtung Wien Der Wiener Neustädter Kanal – Die Achse des Industriequartels Heinrich Tinhofer, KRAL Verlag 2017

- Da, wo heute das Beton- und Glasmonument "Shopping Center WIEN MITTE - The Mall" mit 30.000 m² Verkaufsfläche steht, lag zwischen 1803 und 1848 der Endhafen des Wiener Neustädter Kanals.

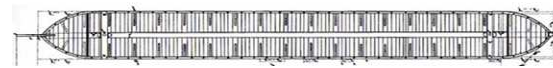


- Der Kanal ist in seiner heutigen Form ein bemerkenswertes Überbleibsel eines zwischen 1797 bis 1803 erbauten Wasserweges, der für Gütertransporte - vor allem für Kohle und Holz - konzipiert war und die Pferdefuhrwerke ablösen sollte. Im regulären Frachtbetrieb befand sich der schiffbare Kanal zwischen 1803 und 1879. Zwischen 1849 und 1879 lag der Wiener Hafen im Bereich der heutigen Asfangstraße in der Nähe des Rennweges.
- Bedingt durch die Auftriebskraft des Wassers, kann man bei gleicher Zugkraft am Wasser wesentlich schwerere Lasten befördern.

1 Tonne
auf der
Straße



30 Tonnen
mit dem
Schiff
(22,8 m x 2,3 m)



Die rund 100 m Höhenunterschied zwischen Wiener Neustadt und Wien waren durch 50 Schleusen zu bewältigen, wodurch die Strömungsgeschwindigkeit reduziert und ein Befahren in beiden Richtungen ermöglicht wurde. Heute existieren auf der verbliebenen Kanalstrecke zwischen Wiener Neustadt und Biedermannsdorf noch 40 Gefällestufen der ehemaligen Schleusen, die sich zwischen Sollenau und Guntramsdorf befinden und die **Die 40 Wasserfälle Richtung Wien** bilden.

- Den Beinamen "ökonomisch" bekam der Kanal in der Planungsphase um 1796 deswegen, weil er nach englischem Vorbild der Narrowboat-Canals, siehe Bilder unten, und nicht nach den wesentlich breiteren französischen Kanalvorbildern projektiert wurde.



Gerade
einmal eine
Handbreite
passt
zwischen
Schiff und
Schleusen-
mauer



- Mit dem Siegeszug der Eisenbahn ab 1848 wurde der Kanal, der 65 km lang war, sukzessive wieder zugeschüttet. Der heutige Wasserweg zwischen Biedermannsdorf und Wiener Neustadt hat eine Länge von 36 km.



- Seine Existenz verdankt das verbliebene, mit 36 km Länge immer noch imponierende Denkmal den noch in Betrieb stehenden Kleinkraftwerken, die immerhin 0,6 Megawattstunden pro Jahr ans Netz liefern, den sonstigen mannigfaltigen wasserwirtschaftlichen Funktionen, so wie der Nutzung als Erholungsgebiet.

- Der Kanal wurde in einer uralten Kulturlandschaft trassiert. Er stand logistisch in engem Zusammenhang zuerst zu Schwemmkanälen und Holztriften und dann zu Eisenbahnen, in einem der ältesten Industriegebiete Österreichs.

P.e.r.l.e.n.k.e.t.t.e der Gemeinden am Wasserweg in den Süden



Die Einmaligkeiten des Kanals

Die "Wasserfälle"



Heute gibt es noch 40 Schleusenstufen, die von Wiener Neustadt bis Biedermannsdorf 80 Höhenmeter überwinden. In der Betriebszeit des Kanals waren es 50 Schleusen, die von Wiener Neustadt bis zum Ort Landstraße, heute der 3. Bezirk von Wien, 103 Höhenmeter überwinden. Das Bild zeigt eine Schiffsmannschaft bei der Betätigung der Rabengassen- Zweifachschleuse, wo heute die Beatrixgasse in Wien 3. die Schnellbahn S7 überquert.

Die klassizistischen Brücken



Bauwerke in historischer Zeit waren stets auch Kunstwerke und nicht nur Mittel zum Zweck. Acht Brücken von insgesamt fünfzig, im Stil des sogenannten romantischen Klassizismus, sind heute noch erhalten. Diese Brücken, die allesamt zwischen 1797 und 1803 entstanden und heute auf rund 20 km verteilt in der Kanallandschaft stehen, sind als Brückenensemble die ältesten funktionsfähigen Brücken in Österreich.

Die Aquädukte über die den Kanal kreuzenden Flüsse



Heute gibt es noch 8 Aquädukte. In der Betriebszeit des Kanals waren die meisten der 16 Aquädukte nicht aus Stein sondern aus Holz gebaut. Der im Bild links gezeigte Wiener Neustädter Aquädukt über die Warme Fische hatte einst 6 Bögen. Der Aquädukt mit der höchsten Scheitelhöhe war der über den Liesingbach in Wien-Unterlaa bei Kledering. Er wurde erst 1979 - 1982 demoliert.

"Die 40 Wasserfälle Richtung Wien" spannt mit 12 Kapiteln folgenden Bogen:

Das Buch

I. Stimmungsbilder, ein Kanal auf Werbetour



II. Was macht den Kanal außergewöhnlich? Vergleiche und Alleinstellungsmerkmale



Bis 1930 überwandnen 50 Schleusen ca.103 m, die 40 Wasserfälle heute rund 80 m.



Die acht noch weitgehend erhaltenen Brücken am Kanal, im klassizistischen Baustil um 1800, stellen das älteste Brückenensemble Österreichs dar.



Schiffbare kreuzende Kanäle gab es sonst nirgends



Beliebt sind Einst-/Jetztvergleiche. Hier eine Fotomontage, wie es in Wien Mitte aussähe, gäbe es den Kanalhafen noch.

III. Bau- bzw. Betriebsgeschichte und technische Funktionen des Kanals

Mit dem rasanten Anstieg der Bevölkerung in der Residenzstadt Wien, durch die zunehmend abgeholzten Wälder um Wien, durch Entdeckung von Kohlevorkommen im Raum Wiener Neustadt und Ödenburg und wegen der beginnenden Industrialisierung in Österreich, stieg die Nachfrage nach günstigen Transportwegen. In Frankreich, Holland und England gab es schon längst schiffbare Kanäle. In England sprach man von einer Canal-Mania, weil sich die Investitionskosten in kürzester Zeit amortisierten.

Hier die Protagonisten des Wiener Neustädter Kanals:



Anton Davis Steiger, Bergbaupionier und Grubenpächter



Bernhard von Tschoffen, Fabrikant und Großhändler



Kaiser Franz II. Protégé des Kanals und Financier



Sebastian von Maillard, Kanal-Planer und Bauleiter



Georg Simon Sina, einer der Kanalpächter

Das Um und Auf der Kanaltechnik ist das Schleusen, also das Überwinden von Höhenmetern. Von den heute 70 Narrow Canals in England kommt gerade einmal der Bridgwater Canal ohne Schleuse aus. Unser Kanal hatte 50 Schleusen in Funktion.



An Hand eines Schleusenmodells wird im Buch das Prinzip erklärt. Beim Wiener Neustädter Kanal befanden sich am unteren Ende zwei, am oberen ein Stemmator. Das letzte wurde 2014 ausgebaut.

IV. **Projektierte Kanalabschnitte: Pötttsching – Ödenburg – Laibach, Kohlen-Bergbau im Einzugsbereich des Kanals**



Bei Inbetriebnahme des Kanals um 1803 hatte man Wiener Neustadt erreicht. Die Pötttschinger Höhe an der damals ungarischen Grenze erreichte der Kanal 1811. Konkrete Vermessungen und sogar Probestollen für einen Kanaltunnel gab es bis nach Ödenburg. Bald war klar, dass der Bau nach Laibach oder Triest eine Illusion war.



Hunt genannter Kohlen-Förderwagen, ein Schaufahrzeug am Brennbánya, im heutigen Brennbánya bei Sopron.

Die 1753 entdeckten Kohlen-vorkommen am Brennbánya in der Nähe von Ödenburg und deren möglicher Transport nach Wien waren der eigentliche Auslöser des Kanalbaus. Bis der Kanal aber soweit fertig gewesen wäre, wollten die Ungarn die Kohle nicht mehr verkaufen. In Schauerleiten und Klingenfurt, südlich von Wiener Neustadt gab es seit 1795 ebenfalls Kohlen-bergbau. 1810 wurden dort rund 750 t/Jahr geschürft.

V. **Vorbilder: Die englischen Narrow Canals, "The Seven Wonders of the Waterways"**



Der erste Narrow Canal ging bereits 1761 im Kohlenzentrum bei Manchester in Betrieb. Im Buch wird eine virtuelle Kanalreise zwischen London und Manchester beschrieben, die Sebastian von Maillard bei seiner Studienreise 1795/96 gemacht haben könnte.

VI. **Perlenkette der Anrainer-Städte und Gemeinden des ehemals schiffbaren Wasserweges**

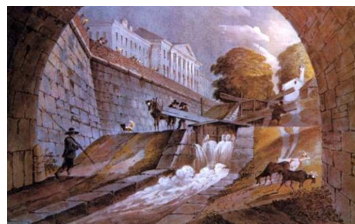
Es werden sämtliche heutigen und ehemaligen Anrainergemeinden, je nach Fülle des Materials auf 5-11 Seiten beschrieben. Den Schwerpunkt bildet der die Gemeinden verbindende Wiener Neustädter Kanal.

Hier ein Ausschnitt aus der Einleitung zum Kapitel VI.

Landstraße



Rabensteig-Zweifachschleuse
-
Trockengelegt
1849



Simmering



Kirchhofschleuse
St. Marxer Linie

Trockengelegt
1882



Tribuswinkel



Seit 1972
Traiskirchen
eingemeindet

Schleuse 14

Aquädukt über
die Schwechat



Baden



Schleusen 15-18

Erhaltene
historische Rote
Brücke,
auch Haidbrücke
genannt



Wiener
Neustadt



Erhaltener
Aquädukt über
die Warme Fische

Der Kanal endet
seit 1926 bei der
Kehrbach-
Einspeisung



Lichtenwörth



Der sog. Pött-
schinger Ast des
Kanals lag in
Lichtenwörth.
Er wurde 1916
trockengelegt
und später zuge-
schüttet. Ehem.
Leithaaquädukt



VII. Die speisenden Flüsse des Wiener Neustädter Kanals

Ein Streifzug zu Anrainergemeinden mit Bezug zum Wiener Neustädter Kanal



Grundsätzlich kommt das Wasser des Kanals von der Schwarza und der Pitten. Von der Schwarza wird seit dem Mittelalter bei der Peischinger Wehr in Neunkirchen der Kehrbach abgeleitet (Siehe Bild). Schwarza und Pitten vereinigen sich zur Leitha. Von 1803 bis 1916 wurde Leithawasser bei Neudörfel zur Speisung des Kanals abgeleitet. Danach zweigte man in Katzelsdorf über einen Mühlbach Leithawasser ab und leitet es bis heute in den Kehrbach, womit dieser nun zum Wasserversorger des Kanals wurde. Etwas komplex, wie vieles bei den Wasserrechten. Die Anrainergemeinden längs der Schwarza werden im Buch kurz beschrieben.

VIII. Flüsse, die den Kanal kreuzen

Auf die Einmaligkeit der Wasserkreuzungen wurde in diesem Trailer schon eingegangen. Das Kapitel VIII. beschreibt die Flussverläufe der 11 großen Flüsse und Bäche, die den Wiener Neustädter Kanal einst kreuzten. Acht Gewässer tun das heute noch.

IX. Schwemmkanäle und Holztriften im Einzugsbereich des Kanals

Holz war bis zu der Zeit als der Ziegelboom begann, das wesentliche Frachtgut am Kanal. Es gab zwei Schwerpunkte der Holzversorgung Wiens über den Wiener Neustädter Kanal:

Schwemmanlage aus dem Raum Klausen-Leopoldsdorf längs des Schwechatbaches nach Baden



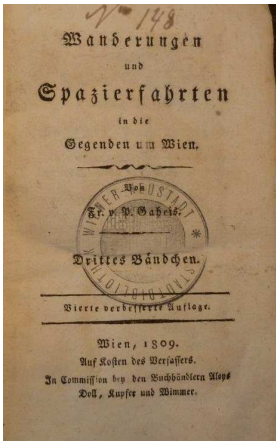
Die Holzschwemmung aus den Klausen von Klausen-Leopoldsdorf war zwischen 1667 bis 1939 in Betrieb. Der Transport ab Baden über den Wiener Neustädter Kanal erfolgte ab 1808. Die hier gezeigte Hauptklausen kann auch heute noch besichtigt werden.

Holztriftenanlagen im Naßwald, Schwemmanlage längs der Schwarza und des Kehrbauchs nach Wiener Neustadt



Als Holz in näheren Lagen zu Wien rar wurde, begann man die Urwälder im Raum Rax und Schwarzau im Gebirge heranzuziehen. Wesentliche Bedingung war, die Transportkosten niedrig zu halten. Es war die große Leistung des aus dem Salzkammergut stammenden Georg Hubmer und seiner Holzknechte, durch den Bau von Klausen, Tunneln und Holzaufzügen im Hochgebirge diese logistische Meisterleistungen über 125 km nach Wien zu vollbringen. Seine Schwemm-Compagnie betrieb zw. 1808-1855 bis zu 30 eigene Schiffe am Wiener Neustädter Kanal.

X. Der "Commercial – Canale" in der zeitgenössischen Literatur, 1800-1809



Bemerkenswert ist, dass der Bau des schiffbaren Kanals Ende des 18. Jahrhunderts so viel Aufmerksamkeit erregte, dass noch während der Bauzeit und gleich nach der Inbetriebnahme begleitende Berichte verfasst wurden.

Franz Anton de Paula Gaheis (*1739 Krems an der Donau; † 1809 Wien) verfasste zwei Reisebeschreibungen:

- "Spazierfahrt von Wien bis Neustadt zur Besichtigung des neuen Kanales"
- "Wasserfahrt von Neustadt bis Wien auf dem Commercial – Canale"

Beide Reiseberichte werden im Buch wiedergegeben und mit zeitgenössischen Bildern illustriert. Sie geben tiefe und spannende Einblicke in die damalige Zeit.

XI. Die Zukunft des Wiener Neustädter Kanals als Industriedenkmal und Tourismusattraktion



Eine Revitalisierung der bald 220 Jahre alten industriegeschichtlichen Einmaligkeit, ist

- zuerst einmal eine Frage der Bewusstmachung der Chancen, die das Potenzial des verfallenen Bauwerkes bietet,
- dann eine Frage der Planung und Organisation und
- nicht zuletzt eine Frage der Kosten.

Um einer Revitalisierung des Kanals eine Chance zu geben, wäre das Revitalisierungsprojekt in einen Gesamtzusammenhang mit einer Attraktivierung des gesamten Industrieviertels zu stellen.

Die NÖ Landesausstellung 2019 geht turnusmäßig wieder an das Industrieviertel und wurde an Wiener Neustadt vergeben. Ein Schwerpunkt ist die Revitalisierung der bei der ehemaligen Stadtmauer und Nähe der Militärakademie gelegenen Kasematten. Der Wiener Neustädter Kanal wird eine der "Identifikations"-Achsen, ausgehend vom Ausstellungszentrum sein, die eine neue Form der Kommunikation, ein Wechselspiel zwischen Ballungszentrum und Regionen schaffen sollen.

XII. Kuriosa am Kanal Das alles und einiges mehr gab bzw. gibt es beim Wiener Neustädter Kanal:

Das Kapitel XII. schickt den einstmals schiffbaren Kanal nochmals auf Werbetour und zwar in Manier einer Zeitung, die Ihre Leserschaft mit Kuriosa unterhalten und ein Thema nachhaltig in der Erinnerung verhaften will.



Eislaufen am Kanalhafen, heute SC "The Mall"



Ägyptische Statue und Hinkelstein am Kanal



Bunker aus dem 2. Weltkrieg am bzw. im Kanal



Die einst größte Trabrennbahn am Kanal

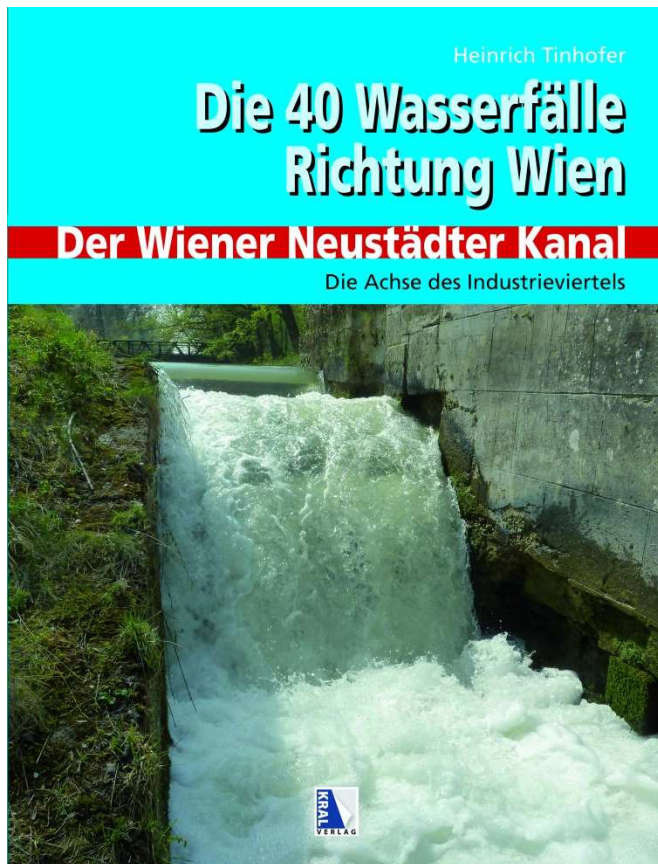


Panzerautoproduktion am Kanal



Klimtfigur aus "Traum und Wirklichkeit" am Kanal

Buchumschlag:



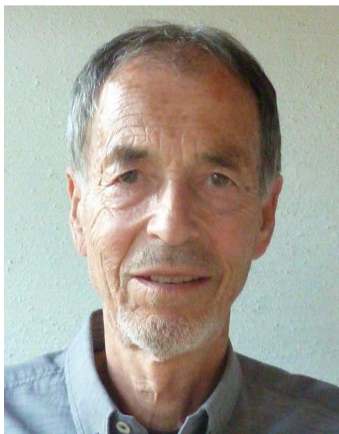
„Der Wiener Neustädter Kanal war ein Bauwerk der Superlative und ist es zum Teil heute noch. Nur wissen das die wenigsten. Außergewöhnliches mit allen Sinnen wahrzunehmen, das will das Buch. Mit einem 22,8 Meter langen und 2,3 Meter breiten Holzschiff, gezogen von nur einem Pferd, 30 Tonnen befördern, diese Transportleistung schafft ein dreiachsiger Sattelschlepper mit hunderten PS heutzutage nicht.

Mister Super-Canal überwand mit 50 Schleusen auf rund 60 Kilometern 103 Meter, vergleichsweise die Höhe des Andromeda-Towers, einem Wolkenkratzer in Wien. Mit 8 Brücken aus der Zeit des Klassizismus, alle über 200 Jahre alt, beherbergt der Kanal das älteste Brückenensemble Österreichs. Eine weitere Einmaligkeit, die es heute noch gibt, sind die Wasserkreuzungen in zwei Ebenen, die den kreuzenden Flüssen seit 1803 das Queren unterhalb von Aquädukten ermöglichen. Auf zwei derselben kann man auch heute noch mit Booten fahren.

Was genau war nun Super-Canals Leistung?

Die große Kanalzeit war zwischen 1857, als der Ringstraßenbau begann, der Unmengen an Ziegel benötigte, bis zur Weltausstellung 1873. Ziegelbarone, wie Heinrich Drasche pachteten den Schiffskanal, um ihre Ziegel kostengünstig nach Wien transportieren zu können. Lassen Sie sich von einer Flut von Stimmungsbildern von einst und jetzt bezaubern. Tauchen Sie auch in die Welt der englischen Vorbilder unseres Kanals ein. Über 3000 Kilometer „Narrow Canals“ begeistern heutzutage die Briten und die ausländischen Bootsfahrer. Langweilig wird Ihnen bis zum Schluss des Buches nicht. Die Kuriosa am Kanal, von Einmannbunkern über die Skulpturenwelt aus Schwemmgut und eine überlebensgroße goldene Klimtfigur, mit an Wasserwellen erinnernden körperlangen Haaren, die schon einmal in der Zeitung Der Spiegel Erwähnung fand, werden Sie wie magisch zu Österreichs größtem Denkmal der frühen Industrialisierung hinziehen.“

Buchautor:



Heinrich Tinhofer absolvierte eine HTL für Elektrotechnik und das Studium der Betriebsinformatik an der Universität Wien. Er arbeitete in der Industrie und im Gesundheitswesen. Sein Kindheitswunsch war es aber Archäologe zu werden. Er betreibt heute die gemeinnützige Website www.walkinginside.at, die sich auf Spaziergänge wenig beschriebener Themen spezialisiert hat. Mit diesem Buch versucht er Stimmung für die Revitalisierung des einmaligen Industriedenkmales zu machen.