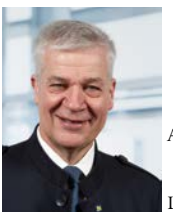
Niederösterreichische Kulturwege

Johanna Mikl-Leitner

Landeshauptfrau
von Niederösterreich





Anton Kasser

Landesrat

Werte Besucherin! Werter Besucher!

Als Landeshauptfrau von Niederösterreich bin ich sehr stolz auf die „Niederösterreichischen Kulturwege". Viele Schätze Niederösterreichs sind wesentliche Bestandteile unserer Identität und weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt. Ebenso viele warten noch darauf, einem breiteren Publikum bekannt zu werden. Die vom NÖ Landesarchiv und dem NÖ Institut für Landeskunde herausgegebene Reihe macht Lust darauf, Niederösterreich zu entdecken. So wünsche ich Ihnen viel Freude bei dieser Entdeckungsreise quer durch unser wunderschönes Land.

Landeshauptfrau
Johanna Mikl-Leitner

Kultur erzählt die Geschichte unseres Landes und sie verbindet Menschen über Generationen hinweg. Die „Niederösterreichischen Kulturwege" machen dieses Erbe sichtbar und laden dazu ein, Landschaft, Geschichte und Kunst mit neuen Augen zu sehen. Was in Archiven, Kirchen, Dörfern oder auf den Hügeln unserer Regionen entstanden ist, prägt bis heute, wie wir leben und wer wir sind. Diese Wege erinnern uns daran, dass Kultur nicht nur bewahrt, sondern auch erlebt werden will, im Gehen, im Entdecken und im Staunen. Ich wünsche Ihnen, dass jeder dieser Wege ein Stück Inspiration schenkt und das Bewusstsein dafür stärkt, wie wertvoll unsere niederösterreichische Heimat ist.

Landesrat
Anton Kasser

Alphabetisches Ortsverzeichnis

1 Achau 39
2 Bad Vöslau 8, 24, 31, 43
3 Baden 8, 31, 38, 44–45
4 Biedermannsdorf 5, 17, 35, 37, 39, 43
5 Blumau 25
6 Ebenfurth 24–25
7 Gloggnitz 16
8 Gscheidl 14
9 Guntramsdorf 9–10, 17, 26, 28, 34–37, 44–46
10 Gumpoldskirchen 5, 28, 34
11 Hinternaßwald/Naßwald 14
12 Katzelsdorf 12, 19–20
13 Kledering 8, 35, 39
14 Kottingbrunn 28–31, 35, 44–45
15 Laxenburg 7, 35–37, 40
16 Leesdorf (bei Baden) 32, 35
17 Leopoldsdorf 17, 35, 39, 42
18 Maria Lanzendorf 10, 35
19 Mödling 8, 36
20 Pfaffstätten 33
21 Schönau an der Triesting 9, 17–18, 27–29, 45
22 Schottwien 7–8
23 Semmering 6, 8
24 Sollenau 25–26, 35
25 Traiskirchen 34
26 Wien 3–8, 13–14, 16–17, 26, 29, 35, 37, 39–42
27 Wiener Neustadt 3, 7, 8, 11–13, 17–19, 22, 26, 30, 35, 40, 43–45

Brücken, Aquädukte & Viadukte

27 Hohe Brücke 20–21
27 Wechselbrücke 20
27 Kehrbach-Aquädukt 21
27 Fisch-Aquädukt 21–22
28 Alte Schaffler Brücke 16, 23–24
29 Tritol- (Obereggendorfer) Brücke 25
30 Untereggendorfer Brücke 24–25
31 Bogenbrücke bei Ebenfurth 24–25
32 Sollenauer Brücke 25–26
32 Kalter Gang-Aquädukt 25–26
32 Hauersteigbrücke 26–27
33 Triesting-Aquädukt 26–27
33 Neubach-Aquädukt 26–27
14 Kaiserallee-Brücke 29
14 Schlossallee-Brücke 29
14 Kottingbrunner Flugfeldbrücke 30–31
34 Haidbrücke (Rote Brücke) 31
35 Weingartenbrücke 32
36 Schwechat-Aquädukt 32–33
36 Aquädukt über den Mühlbach 32
37 Feldbrücke bei Pfaffstätten 33
38 Gumpoldskirchner Brücke 33–34
9 Schottengrubenbrücke 34
39 Aquädukt über den Krottenbach 37

Einleitung

„Unter den vielen Wohltaten, welche die merkwürdige Regierung Franz II., unsers geliebtesten Landesvaters, auszeichnen, gehört vorzüglich die Errichtung eines großen Kanals, dessen gemeinnützige Wirksamkeit auf die spätesten Zeiten fortdauern, und dessen Existenz von unsern Nachkommen eben so bewundert werden wird, als wir jetzt den Bau der Stephanskirche, und ihrer Thürme bewundern. … Dieses ist der große Neustädter Kanal, der mit Recht die Aufmerksamkeit aller Menschen auf sich zieht."

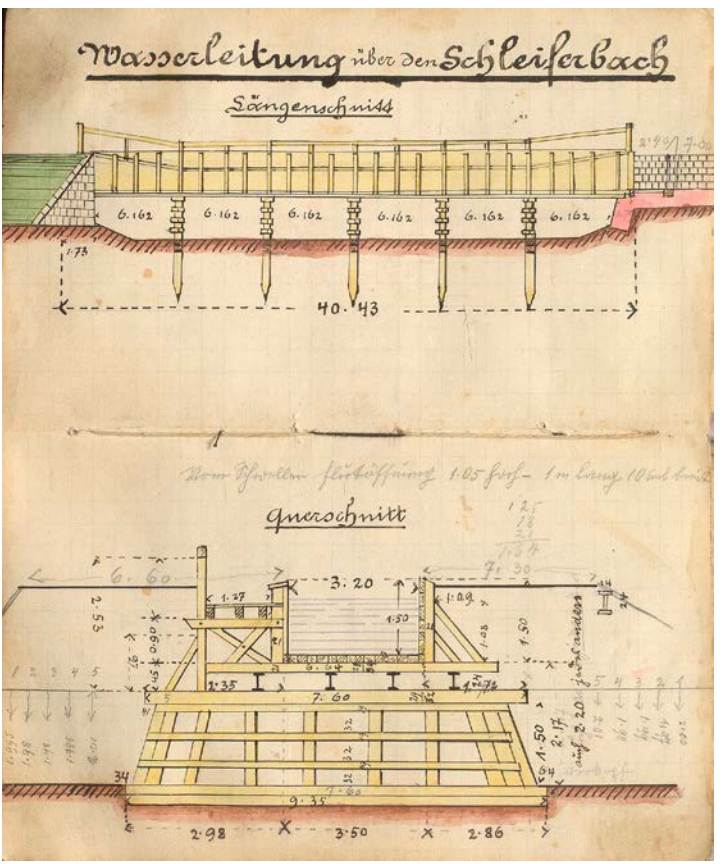
Mit diesen Zeilen lobt Franz Anton de Paula Gaheis in seinem Buch „Wanderungen und Spazierfahrten in die Gegenden um Wien" den von Kaiser Franz II. in Auftrag gegebenen Bau des Wiener Neustädter Kanals. Der ursprüngliche Plan, den Kanal bis Triest und Ödenburg (Sopron) zu verlängern, musste allerdings aus finanziellen, politischen und geologischen Gründen aufgegeben werden. Letztendlich betrug die Länge des von 1797 bis 1803 zwischen den Häfen Wien und Wiener Neustadt erbauten künstlichen



Kaiser Franz I. (II.) © NÖ Landesbibliothek

Wiener Neustädter Kanal bei Wiener Neustadt © NÖ Landesbibliothek





Plan des Schleifbach-Aquäduktes © NÖ Landesbibliothek

Kanals 56 Kilometer, mit der Erweiterung zum Pötschinger Sattel 1811 schließlich 63 Kilometer. Ursprünglich existierten 50 Schleusen, die den Höhenunterschied von über 100 Metern überwanden, außerdem halfen 16 Aquädukte bei der Überquerung größerer Wasserläufe, von denen heute noch sieben erhalten sind. Auch neun der 54 bei der Inbetriebnahme existierenden Brücken sind noch annähernd im Originalzustand erhalten.

Die Ursprünge für den Bau des Wiener Neustädter Kanals finden sich in der Industriegeschichte: Wien war Anfang des 18. Jahrhundert mit 180.000 Einwohnern die sechstgrößte Stadt der Welt, dementsprechend groß war auch der Bedarf an Holz, Kohle und Ziegeln. Nach der Niederlage gegen Preußen im Siebenjährigen Krieg und dem Verlust von Schlesien mit seinen Industriestandorten siedelte man vermehrt Betriebe im Wiener



Thermenradweg bei Guntramsdorf,
Euro Velo 9

Becken und vor allem im südlichen Umland der Hauptstadt an, was den Rohstoffbedarf zusätzlich erhöhte. Von dieser frühen Industrialisierung im späten 18. Jahrhundert stammt auch der Name ‚Industrieviertel' für das Viertel Unter dem Wienerwald. So bemerkt der Schriftsteller Gottlob Heinrich Heinse 1812 „daß in dem österreichischen Kreise Unter-Wiener-Wald mehr Fabriken und Industrie zu treffen sind, als in irgendeinem Flächenraum von gleicher Größe auf dem ganzen festen Lande von Europa."

Obwohl die Nutzung des Wiener Neustädter Kanals als Schifffahrtskanal mit dem Aufkommen der Eisenbahnen an Bedeutung verlor und in den 1930er Jahren der Abschnitt von Biedermannsdorf bis Wien trockengelegt wurde, hat De Paula Gaheis mit seinen Zeilen nicht ganz unrecht: Der Wiener Neustädter Kanal zieht zwar vielleicht nicht die Aufmerksamkeit aller Menschen auf sich, doch mit seinen größtenteils gut erhaltenen Aquädukten, Schleusen und Brücken ist auch heute noch erkennbar, welch technisches Meisterwerk seiner Zeit er darstellt. Viele Informationstafeln unterrichten über Geschichte und Bauwerke des Kanals, Fauna und Flora und beleben die einst wirtschaftlich so wichtige Wasserstraße heute touristisch.

Radfahrerin am Thermenradweg bei Gumpoldskirchen

