Vom Schiffskanal zum City Airport Train

Johannes Hradecky

Das Bezirksmuseum Simmering zeigt noch bis 3.4.2020 die Sonderausstellung "Vom Schiffskanal zum City Airport Train".

Der 1803 eröffnete, ursprünglich 65 km lange Wiener Neustädter Kanal wurde nach dem Vorbild schmaler britischer Kanäle, "Narrow Canals", gebaut und stand wie diese am Beginn der Entwicklung von Massentransportmitteln, die schließlich 1830 das System "Eisenbahn" hervorbrachte. Zunächst privat finanziert, doch bald verstaatlicht, verband der Kanal mittels 50 Schleusenkammern den Raum Wiener Neustadt mit dem 100 m tiefer gelegenen Hafen beim heutigen Bahnhof Wien Mitte. Ein Pferd genügte, um 23 m lange und 2 m breite Schiffe mit 30 t Ladung – hauptsächlich Kohlen, Holz und Ziegel – in beide Richtungen mit 4 km/h zu bewegen. Damit konnte ein Boot mehr Ladung transportieren als damals ein Pferd auf der Straße (1 t) oder heute ein Sattelzug (24 t).

Geplante Kanalverlängerungen bis Sopron, Györ und Triest unterblieben vorwiegend aus finanziellen Gründen, doch betrieben private Pächter den Kanal ab 1822 mit großem wirtschaftlichen Erfolg. So auch Heinrich Drasche, der auf dem Kanal Kohlen zu Ziegeleien im südlichen Wiener Becken transportieren und von dort Ziegel auf Schiffen nach Wien bringen konnte, womit in den 1860er Jahren dank der Stadterweiterung Wiens auch die höchsten Transportleistungen in der Kanalgeschichte erzielt wurden.

Oben: Der CAT zwischen Rennweg und Wien Mitte in der 1800-1803 gebauten Kanaltrasse, Höhe Streichergasse.

Foto: Werner Chmelar, 2011

Mitte: Erster Wiener Kanalhafen 1821, Blick Richtung Wien, heute Bahnhof Wien Mitte; links die Landstraßer Hauptstraße. Bild: Wien Museum

Unten: Der Bahnhof Wien Mitte im Jahr 1980, vor der vollständigen Überbauung; rechts die Fleischhalle, in der Mitte das AEZ.

Foto: Werner Chmelar

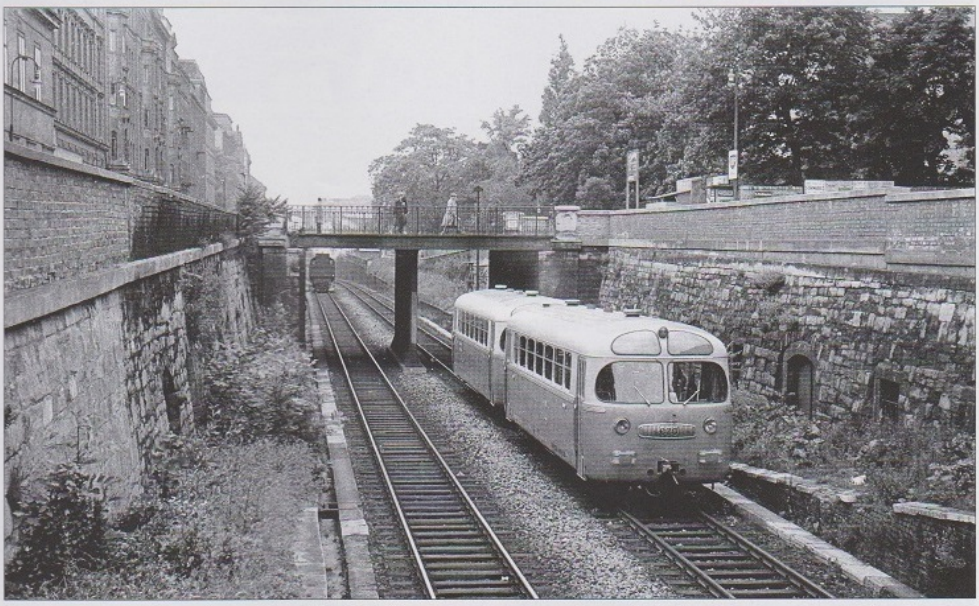
Im Jahr der Landesausstellung in Wiener Neustadt 2019 gestalteten vier niederösterreichische Museen (Kottingbrunn, Bad Vöslau, Traiskirchen, Leopoldsdorf) sowie die Bezirksmuseen Simmering und Landstraße Begleitausstellungen mit Bezug zur Geschichte des Wiener Neustädter Kanals.

Zum Thema "Welt in Bewegung" wird in Simmering zunächst mit rund 130 Bildern, Karten sowie Begleittexten die Entwicklung der Kanäle und Bahnen vom Mittelalter bis 1900 dokumentiert, wobei der Wiener Neustädter Kanal und die Aspangbahn im Vordergrund stehen. Der zweite Teil der Ausstellung zeigt anhand zahlreicher Bilder, Pläne und H0-Modelle den Einfluss des Wiener Neustädter Kanals auf die Stadt- und Infrastrukturentwicklung Wiens, gegliedert nach Kanal- bzw. Bahnabschnitten.

Anlässlich des Baus des Kanalhafens 1803 wurde der alten Ochsenmarkt nach St. Marx (späterer Schlachthof-Standort) verlegt. In den folgenden Jahrzehnten nutzte man Hafengrundstücke zur Anlage von Münzamt und Hauptzollamt. 1848 war es erforderlich, den Kanal zu verkürzen, um einen Abschnitt der Verbindungsbahn im Kanalbett trassieren zu können. Der Standort des heutigen Bahnhofs Wien Mitte als zentraler Nahverkehrsknoten und das angeschlossene Büroviertel sind eine Folge des Kanalbaus. Und der Erste Wiener Eislaufverein führt die Tradition des seinerzeitigen Eislaufens im zugefrorenen Hafenbecken bis heute weiter fort.

Ab 1849 war der zweite Kanalhafen neben der heutigen Aspangstraße in Betrieb, ehe die Privatisierung des Kanals 1869 und der Bau neuer Bahnen südlich von Wien zur Einstellung der Planschifffahrt im Jahr 1879 führten. Das nicht mehr benötigte Hafengelände bot der 1881 eröffneten Eisenbahn Wien-Aspang, einer Tochtergesellschaft der nunmehr privaten Kanalgesellschaft, genügend Raum zur Anlage eines großen Bahnhofs im Stadtgebiet. Die der Kanalgesellschaft gehörenden Grundstücke zu beiden Seiten der Kanaltrasse ermöglichten letztlich auch eine kostengünstige Führung der Aspangbahn parallel zum Kanal nach Wien. Bis 1930 endete der Kanal vor der Landstraßer Hauptstraße, ehe er im Wiener Stadtgebiet trockengelegt wurde.
Die Ausstellung erinnert auch daran, dass der Aspangbahnhof 1941/42 Ausgangspunkt der Deportationstransporte in die Vernichtungslager des Dritten Reichs war. 1945 bis 1955 diente die in der britischen Besatzungszone gelegene "Aspang Station" britischen Militärzügen als Endbahnhof. Mit der Eröffnung der S-Bahn-Haltestelle Rennweg 1971 wurde der Aspangbahnhof für den Personenverkehr aufgelassen.

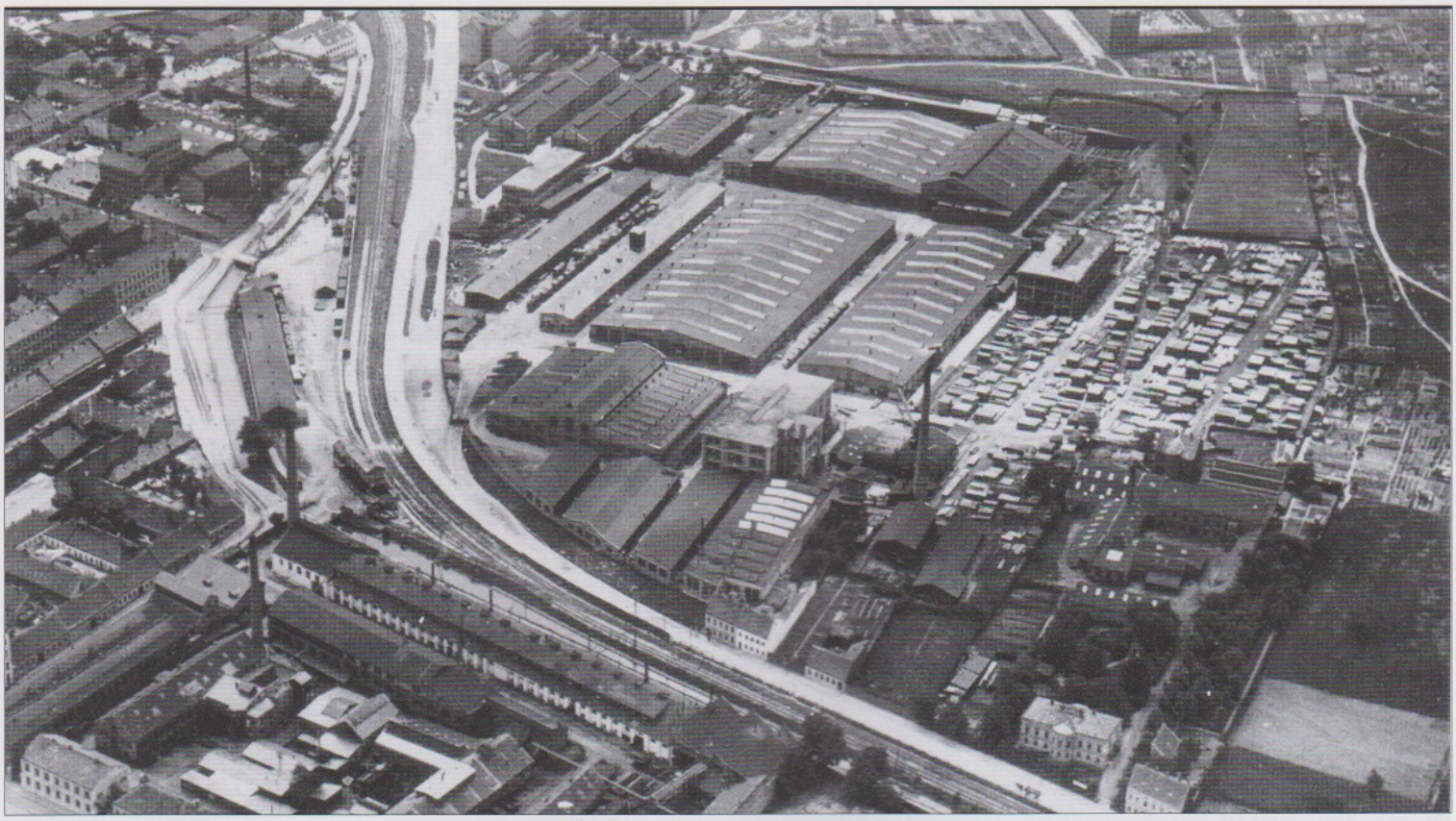
Die Verbindungsbahn bildet heute im 3. Bezirk als Teil der S-Bahn-Stammstrecke die wichtigste Nahverkehrsachse im Raum Wien. Auf der Aspangbahn im 3. und 11. Bezirk wird hingegen auch nach dem 2002 abgeschlossenen Ausbau zur Flughafen-S-Bahn – auf der seit 2003 auch der City Airport Train verkehrt – noch immer kein zeitgemäßer S-Bahn-Verkehr Richtung Schwechat und Hainburg angeboten.



Oben: Das "Thierarzney-Institut" 1823, heute Musikuniversität. Die Schleuse bei der Rabengasse, heute Beatrixgasse, hatte zwei Kammern. Bild: Wien Museum

Mitte: Die Musikuniversität 2011. Der Mauerrücksprung links markiert die ehemalige Schleuse, an seinem Ende befand sich das oberste Schleusentor. Bild: Wien Museum

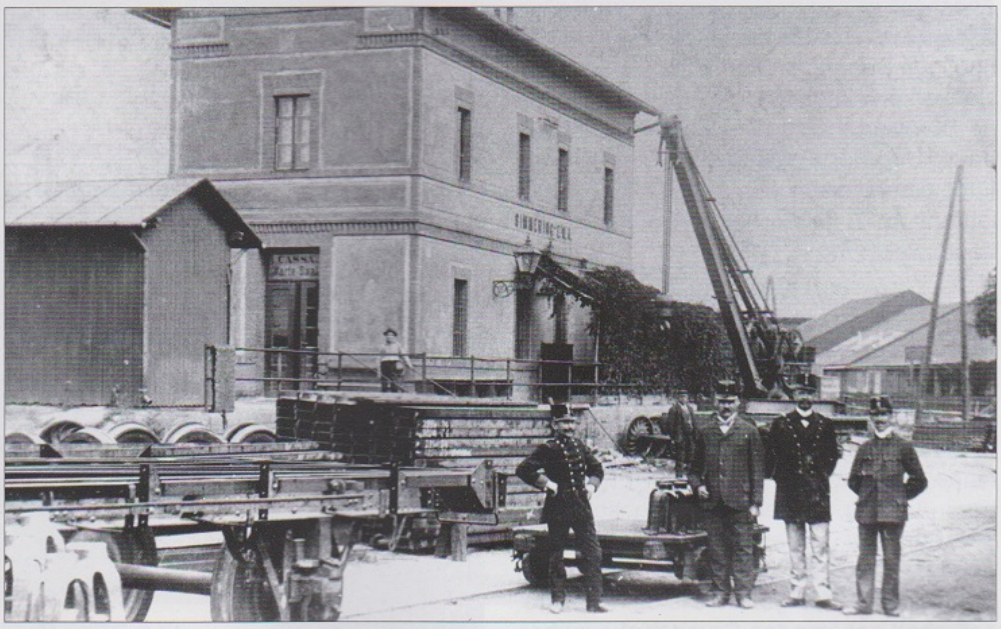
Unten: Der SGP-Schienenbus 5080 am 31.5.1959 bei der Neulinggasse vor dem S-Bahn-Ausbau. In den Kasematten der Weberschleuse gab es ein Wasserrad. Foto: Alfred Luft



Hingewiesen wird in der Ausstellung auch auf den Beitrag des Wiener Neustädter Kanals zur industriellen Entwicklung Wiens. Die von rund 2 Meter hohen Gefällestufen bei den Kanalschleusen in der Landstraße angetriebenen Wasserräder erbrachten um 1810 die gleiche Leistung wie ein Watt´scher Dampfmotor, allerdings mit erneuerbarer Energie. Auch in Simmering siedelten sich entlang des Kanals wichtige Industriebetriebe an, wie etwa 1852 die Simmeringer Waggonfabrik (später SGP, heute Siemens).

Zu den Begleitveranstaltungen der Ausstellung zählten auch die Fahrtage des 1. MEC Mödling im Juni 2019 im Bezirksmuseum Simmering. Zahlreiche Gäste konnten dabei einen H0-Planbetrieb auf der Aspangbahn zwischen dem historischen Wiener Bahnhof (das Original wurde im Sommer 1977 abgebrochen) und Maria Lanzendorf bewundern.
Wer die Fahrtage nicht miterleben konnte, hat Gelegenheit, die Modulanlage des 1. MEC Mödling vom 22. bis 24.6.2020 im Volkshaus Lanzendorf, Untere Hauptstraße 46, in Betrieb zu sehen. Es wird dabei auch eine kleine Ausstellung über den Wiener Neustädter Kanal und die Aspangbahn gezeigt werden.

Ein Teil der Modulanlage, nämlich das von Robert Schuster und Herbert Schirmböck gebaute H0-Modell des Aspangbahnhof-Stationsgebäudes, ist auch weiterhin im Rahmen der bis 3.4.2020 geöffneten Ausstellung "Vom Schiffskanal zum City Airport Train" im Bezirksmuseum Simmering, 1110 Wien, Enkplatz 2 (geöffnet jeden Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr und jeden 2. und 4. Sonntag im Monat von 10.00 bis 12.00 Uhr sowie am Sonntag, 15.3.2020, dem Tag der Wiener Bezirksmuseen, von 10.00 bis 16.00 Uhr), bei freiem Eintritt zu sehen. ■



Oben: Alter und neuer Teil der Simmeringer Waggonfabrik unterhalb und oberhalb der Aspangbahn und des noch Wasser führenden Wiener Neustädter Kanals, etwa 1929/30.

Mitte: Das Personal des Bahnhofs Simmering Aspangbahn 1914 vor dem noch heute existierenden Stationsgebäude bei der Geystraße.

Unten: Die Brücke über den Kanal im Zuge der Hasenleitengasse Ende der 1920er-Jahre, rechts ein Aspangbahnzug Richtung Wien. Alle Fotos: Bezirksmuseum Simmering