



# Burgenländische Heimatblätter

Mitteilungen des Burgenl. Heimat- und Naturschutzvereines  
(Freunde des Landesmuseums).

Nachrichten der Landesammlungen, der Landesvolks-  
bildungsstelle und der Landesfachstelle für Naturschutz.  
Geleitet von Alfons Barb, Heinrich Kunnerl, Amilian Recessany.

Folge 1

Eisenstadt, im März 1937

6. Jahrgang

## Ein Schiffahrtskanal durch das Burgenland.

Von Prof. Friß Bodo, Wiener-Neustadt.

Im 17. und 18. Jahrhundert entstanden, insbesondere in England, Frankreich und Rußland, große Kanalbauten. In Frankreich waren es überwiegend militärische Gründe, die den Anstoß dazu gaben. Auch in Osterreich wurden damals Kanalprojekte verschiedener Art entworfen. Von all diesen Plänen wurde im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts nur einer begonnen und auch dieser nicht bis zum Ende ausgeführt. Kaiser Franz I. beauftragte im Jahre 1794 den Feldmarschalleutnant im Ingenieurkorps, Sebastian von Maillard, „die Möglichkeit eines Kanales zu untersuchen, der von Wien aus Osterreich mit Ungarn, Steiermark und Krain verbinden, auch den Hafen von Triest soviel möglich sich nähern sollte.“

Nach Einsichtnahme in die vom Generalstab ängstlich gehüteten militärischen Karten-  
aufnahmen (gemeint sind die unter Kaiser Josef II. von Offizieren aufgenommenen und gezeichneten sogenannten Kriegskarten, die für den Bereich des heutigen Burgenlandes in den Jahren 1769—72 und 1782—85 geschaffen wurden und deren Originale im Kriegsarchiv zu Wien aufbewahrt werden), wurde der zur Umgehung des Gebirges notwendige Verlauf in groben Umrissen festgestellt und hierauf das Re-  
kognoszierungsnivellement in Angriff genommen.

In seiner im Jahre 1817 in Pest erschienenen Anleitung zum Bau schiffbarer Kanäle beschreibt Maillard, wie die Kommission von Wien aus bis Wiener-Neustadt den ungefähren Verlauf des zukünftigen Kanales festlegte und dann bis Sdenburg weiter nivellierte. Es wurde die Überwindung der sogenannten Pötttschinger Anhöhe ohneweiters für möglich erachtet und festgestellt, daß aus diesem Grunde der Kanal von Wiener-Neustadt aus die Höhe gewinnen müsse. Für den Weiterverlauf wurde eine Linie über Baumgarten und Agendorf bis Sdenburg in Aussicht genommen. Das Wulkatal sollte unterhalb des Ortes Mattersburg überseht werden. Weiters dachte man daran, den Kanal oberhalb Sdenburgs verlaufen zu lassen, um möglichst wenig an Höhe einzubüßen. Die weiteren Nivellements wurden entlang der Poststraße über Steinamanger, Körmend, Unterlimbach, Csakathurn nach Warasdin und Pestau vorgenommen und für diesen großen Teil des Kanalverlaufes keine wesentlichen Schwierigkeiten festgestellt. Von Pestau an nach Krain stiegen aber die Schwierigkeiten. Es zeigte sich, daß Stollen und Schleusen in größerer Zahl notwendig wären. Dadurch aber würden sich die Kosten für die Kanalstrecke von Pestau bis Oberlaibach derartig hoch belaufen, daß nach Maillards Ansicht nur

unbedingte militärische Notwendigkeiten derartige Ausgaben rechtfertigen könnten. Endlich wurde festgestellt, daß von Oberlaibach bis Triest ein Kanalbau unmöglich sei.

Die oben beschriebene war die Hauptstrecke des geplanten Kanales. Man gedachte aber auch, von Odenburg aus einen Seitenkanal zu schaffen, der die Donau bei Raab hätte erreichen sollen. Auch diese Strecke wurde von Maillard untersucht. Es ergab sich die Notwendigkeit, den Neusiedlersee und die weite Fläche des Waasens zu umgehen. Der Kanal hätte durch die Raabau geführt werden müssen, hätte bei Urpas unterhalb von Marczal die Raab übersehen und dann über Koronczo nach Raab geführt werden können.

Maßgebend und fördernd für die Kanalpläne waren vor allem militärische Gründe. Die Zufuhr des Materiales, der Lebensmittel, Waffen, Munition usw. für die in Italien zur Zeit der französischen Revolutionskriege kämpfenden österreichischen Heere verursachte infolge der schlechten Wege und der weiten Wegstrecken bedeutende Kosten, sowie große Zeit- und Materialverluste und brachte eine sehr fühlbare Belastung besonders des Bauernstandes mit sich. All dies hätte sich nach der Ansicht militärischer Fachleute beim Bestehen eines Kanales fast zur Gänze ausfallen lassen können.

Die nach Süden führende Kanalstrecke wäre ungefähr der Kaiserstraße gefolgt, die von Wien über Odenburg und Steinamanger nach Kroatien führte und von dort eine Abzweigung nach Triest entsandte. Auf dieser Strecke bewegte sich ein großer Teil des von der Adria nach Wien gehenden Warenverkehrs. Die Frächter verwendeten auf dieser Strecke größtenteils Pferde, meist schweres Kaltblut, die im Südburgenlande gezüchtet wurden. Insbesondere in Großpetersdorf saßen in vergangenen Zeiten viele Rohhändler. Nach der Fertigstellung der Südbahn (1853) nahm der Verkehr auf der Strecke über Steinamanger sehr ab und hatte natürlich bedeutenden Rückgang der südburgenländischen Pferdezucht zur Folge. Abgesehen war diese, wohl viel befahrene Straße auch dadurch bekannt, daß mit

ihrer Benützbarkeit nur im Sommer sicher gerechnet werden konnte. Im Winter war sie eigentlich unpassierbar. Wer dennoch sie zu befahren gezwungen war, mußte sich auf allerlei Gefahr machen. Was da unter Umständen die Fuhrleute auszuhalten hatten, zeigt uns ein Bericht aus dem Jahre 1803. Es heißt darin, daß in jenem Jahre besonders harter Winter herrschte und während zweier Monate außerordentlich viel Schnee fiel. Die Wagen wurden mehrere Wochen lang aufgehalten. Die Kosten der Pferdehaltung stiegen dadurch und auch infolge der eintretenden Futterteuerung derart, daß manche Fuhrleute Wagen und Pferde im Stiche ließen, da sie außerstande waren, die aufgelaufenen Kosten zu begleichen.

Der geplante Kanal hätte also bei dem schon beschriebenen Verlaufe den größten Teil des auf dieser Strecke beförderten Frachtgutes übernehmen und, wenngleich langsamer, doch billiger befördern können.

Ähnliche Erwägungen waren für den Plan des Nebenkanals von Odenburg nach Raab maßgebend. Vor allem hätte dieser Seitenkanal den gesamten und sehr beträchtlichen Transport an Landesprodukten aus der Raabau nach Wiener-Neustadt und besonders nach Wien aufnehmen können, der sich natürlich nur per Achse abspielte und ebenfalls unter den in der schlechten Jahreszeit einfach unpassierbaren Straßen zu leiden hatte. Weiters war aber auch daran gedacht, die bedeutenden Getreidemengen, die auf der Donau bis Raab und dann auf einem Seifenarm bis Wieselburg schwammen, tatsächlich bis Wien auf dem Wasserweg zu befördern. Da die Donau oberhalb Raab manchmal sehr geringen Wasserstand aufwies, war man gezwungen, in Wieselburg das Getreide auf Wagen umzuladen und so nach Wien zu bringen. Es handelte sich da um rund eineinhalb Millionen Mehen Getreide jährlich, wenn man den Angaben glauben darf, die berichten, daß durchschnittlich im Jahre 300 Schiffe mit je 5000 Mehen Fassungsraum Weizen, Roggen, Gerste und Hafer nach Wieselburg brachten. Für diese Getreidemengen wäre nach Fertigstellung des Kanales billiger Wasserweg bis Wien zur Verfügung gestanden.

Endlich gedachte man auch, die Kohle der Brennberger Abbaue auf dem Wasserweg nach Wien zu bringen, um dort die von Jahr zu Jahr steigende Brennstoffnot zu lindern. Wien wuchs in jenen Zeiten in bedeutendem Ausmaße. Dies hatte zur Folge, daß die Versorgung der Stadt mit dem nötigen Brennstoff, und dies war damals ausschließlich Holz, immer schwieriger wurde. Man schätzte den Verbrauch auf 250.000 bis 270.000 Klafter. Da das Holz von immer weiter her gebracht werden mußte, stiegen auch die Preise ganz gewaltig. Kostete eine Klafter gegen das Ende des 18. Jahrhunderts noch 7 Gulden, so war der Preis ca 20 Jahre später schon auf 55 Gulden und mehr gestiegen. Die Zufuhr von Brennberger Kohle in großem Ausmaße hätte da wohl ausgleichend gewirkt.

Der Leser wird sich nun wohl sagen: „Ich habe aber niemals gehört, daß dieser Kanal tatsächlich errichtet wurde.“ Nun, der gute Wille hiezu war schon vorhanden. Als Maillard festgestellt hatte, daß es tatsächlich möglich sei, den Kanal zu bauen, wurde er nach England gesandt, damit er dort sich die Kanalanlagen besehe und über die technische Ausführung derartiger Bauten Kenntnisse sammle. Im Jahre 1797 beauftragte Kaiser Franz I. Maillard mit der Durchführung des Baues, der von Wien aus begonnen wurde. Im Jahre 1803 war er bis Wiener-Neustadt fertiggestellt. Er verlief, sich in großen Bögen den Höhenschichten anschmiegend, bis zur genannten Stadt, wo ein eigener Hafen errichtet wurde. Sein Wasser erhielt der Kanal vom Kehrbach, der bei Peisching von der Schwarza abgeleitet wird. Er ergoß sich in Wiener-Neustadt in den Kanalhafen. Dieser fertiggestellte Teil des großen Projektes wurde sofort in Benutzung genommen. Insbesondere gingen ungeheure Holzmassen auf den Kanalschiffen von Neustadt nach Wien. Sie wurden aus dem Rax- und Schneeberggebiet auf der Schwarza bis Neunkirchen geschwemmt, dann durch den Kehrbach nach Wiener-Neustadt.

Von Wiener-Neustadt aus zweigte dann beim sogenannten „Triangel“ die Weiterführung des Kanales ab. Auf einer Holz-

brücke wurde von ihm die Leitha überseht und dann entlang der Böschung des Abfalles der Pötttschinger Höhe das Kanalbett weitergebaut bis zur Landesgrenze. Dann aber blieb der Bau stecken. Es entstand an diesem vorläufigen Ende später ein Braunkohlenbergbau, dessen Halden heute noch entlang der Straße von Neudörfel nach Pötttsching zu sehen sind. Die Kohle ging auf dem Kanal nach Wien und in die Ziegeleien des Wiener Bodens.

Leider aber unterblieb die Weiterführung des Kanales nach Odenburg, Raab und den Süden. Wiederholt wurde auf die Notwendigkeit des Ausbaues hingewiesen. So bringt Maillard, der während der ersten drei Jahre der Bauzeit den Bau leitete, in seinem schon genannten Buche 1817 eindringlichst nochmals alle Gründe vor, die der Weiterausbau geradezu fordern; er weist nach, daß der Transport der Brennberger Kohle allein schon die Rentabilität bedeutend steigern würde. Endlich griff auch Kaiser Franz I. persönlich ein, um die Widerstände, die insbesondere von den ungarischen Grundbesitzern geleistet wurden, zu beseitigen. Verärgert über soviel Mißwillen und Unverständnis, ließ der Kaiser endlich das Projekt fallen. Wohl wurde die Sache im Jahre 1820 noch einmal aufgenommen, doch blieb es auch da beim Plan.

So blieb dieses großzügige Projekt, das die damaligen westungarischen Gebiete noch fester und nachhaltiger an ihr Hauptabzugsgebiet, die Reichshauptstadt Wien und ihren Umkreis geschmiedet hätte, leider unausgeführt, sehr zum Schaden jener Gebiete, die vom Kanal durchzogen worden wären.

### Nachtrag.

Mittlerweile erschien das Buch „Der Wiener-Neustädter Schiffschiffkanal“ von V. E. Riebe (Wien 1936), in welchem erstmalig auf Grund umfangreicher Archivstudien die Geschichte dieses Bauwerkes eingehend geschildert wird. Ein einziger Abschnitt beschäftigt sich mit der „Fortsetzung des Kanales zur Pötttschinger Höhe.“ Es ist da eingehend davon die Rede, daß die Verfrachtung der Brennberger Kohle nach Wien ein gewichtiger Grund war, die Weiterführung des Ka-

nales, die ja ursprünglich schon geplant war, immer wieder zu fordern. Im Jahre 1803 war die Strecke Wien-Wiener-Neustadt des Kanales in Betrieb genommen worden. Schon ein Jahr vorher hatte man Pläne für die Weiterführung entworfen. Beratungen und Aktenwechsel der folgenden Jahre lassen erkennen, daß man in Ungarn von einem verlängerten Kanal unbegreiflicherweise Nachteile befürchtete, insbesondere für die Mühlen der Wieselburger Gespanschaft.

Nach den Angaben im genannten Buch wurde die Strecke vom Triangel bei Wiener-Neustadt bis zum Rande der Pöttschinger Höhe (Zillingdorfer Platte) im Sommer 1810 zu bauen begonnen und im Juni 1811 der Schifffahrt übergeben. Eine Karte des Kanalverlaufes sowie ein Bild einer Kanalbrücke des Pöttschinger Armes werden ebenfalls gebracht.

### Schrifttum:

Sebastian v. Maillard; Anleitung zum Entwurf und zur Ausführung schiffbarer Kanäle. Pest 1817. — Enthält zwischen den allgemeinen Auschnitten immer wieder, als Beispiele angegeben, Mitteilungen über die Vorbereitung und den Bau des Wiener-Neustädter Kanales.

Andreas Graulich; Die Wieselburger Gespanschaft. In: Czaplowsics, Topographisch-statistisches Archiv des Königreiches Ungarn, 2. Bd. Wien 1821. — Enthält Bericht über die wirtschaftliche Bedeutung dieses Gebietes für Wien, unterbaut also die Kanalpläne.

Fr. Schweichhardt Ritter v. Sidkingen; Darstellung des Erzherzogtumes Osterreich unter der Enns. Viertel u. d. Wienerwald, Bd. 4. Wien 1832. — Enthält einen kurzen Bericht.

E. Nischer; Osterreichische Kartographen. Wien 1925. — Bringt Einzelheiten über d. josephinische Kriegskarte und die Zeitangaben ihrer Aufnahme in den österreichischen Ländern.

Ernst Böger; Heimatkunde von Pöttsching, Eisenstadt 1928; Heimatkunde des Bez. Matlersburg, Wien 1931. — In beiden Werken finden wir auch einiges über den Wiener-Neustädter Kanal, ergänzt durch örtliche Mitteilungen.

## Randbemerkungen zur burgenländischen Siedlungs- und Volkskunde.

Von Dr. U. Barb, Leiter des bgl. Landesmuseums in Eisenstadt.

### I. Spuren allbairischer Mundart.

Von sachlich zuständiger Seite werden heute die — zugegebenerweise örtlich stark verschiedenen — burgenländischen Mundarten einheitlich der bairischen Mundart zugerechnet und ältere, sachlich weniger fundierte Zuweisungen (Heidebauern = schwäbisch, im Norden; Seanzgen = fränkisch, im Süden) abgelehnt<sup>1)</sup>. Ohne mir ein Urteil in diesem Forschungsgebiet anzumäßen, glaube ich doch der Forschung einen Dienst zu erweisen, wenn ich auf einige interessante Bemerkungen des gelehrten Predigers, Geographen und Historikers Matthias Bé<sup>2)</sup> hinweise, die zu Beginn des 18. Jhdts., also für eine Zeit, als die örtlichen Unterschiede der Mundarten in unserer Gegend noch viel weniger verwischt waren, als heute, von diesem Manne niedergeschrieben wurden, der verlässlich und gewissenhaft, auf eigenen Betrachtungen an Ort und Stelle fußend, seine Mitteilungen macht. In seinem Geographischen Handbuch Ungarns (4. Auflage, 1792<sup>3)</sup>) schreibt er bei der Behandlung

des Wieselburger Komitates (Pars II. Membrum II. § 1): „Die Bauern sind Deutsche. Reste entweder der Boier, deren Wüstenei hier lag, oder sogar der Goten. Sedenfalls unterscheiden sie sich durch die Art zu sprechen allzusehr vom übrigen deutschen Volk. (Certe loquendi modo a reliqua Germanorum gente discernuntur nimium.)“ Wird man wohl das Vorhandensein von Resten der keltischen Bojer<sup>4)</sup> oder der Goten<sup>5)</sup> heute belächeln, so bleibt doch die Tatsache einer von Bé selbst beobachteten auffällig verschiedenen Mundart bestehen.

Ausführlicher spricht über diese Frage Bé im (dem Wieselburger Komitate gewidmeten) V. Bande seiner geographisch-historischen Beschreibung des neuen Ungarn<sup>6)</sup>: „Die Deutschen übertreffen die Ungarn an Zahl. Daß übrigens durch das ganze Gebiet verstreut Reste der Goten und Boier erhalten seien, die ihr (allerdings völlig zusammengeschmolzenes) Geschlecht bis auf unsere Tage fortpflanzten, wollen wir an anderer Stelle darlegen. Aber

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1937

Band/Volume: [6](#)

Autor(en)/Author(s): Bodo Friedrich [Fritz]

Artikel/Article: [Ein Schiffahrtskanal durch das Burgenland. 1-4](#)