

---

# TON & TEU

**HARRY GEERLINGS, HAVENHOGLERAAR**  
geerlings@essb.eur.nl



## Mainport Wenen

Wenen is voor veel Nederlanders een onbekende stad. Toch was het vier eeuwen lang de hoofdstad van het machtige Oostenrijks-Hongaarse rijk dat liep van Zwitserland tot in Oekraïne en van midden Polen tot Griekenland. 25 jaar geleden heb ik voor mijn promotieonderzoek gestudeerd in Wenen.

Toen ik vorig jaar een sabbatical had, lag het bij mij voor de hand dat ik naar Wenen zou teruggaan. Na een gastcollege over containertransport met de binnenvaart werd ik er door een Oostenrijkse hoogleraar gewezen op het Wiener Neustädter Kanal. Het is een kanaaltje van hooguit vijf meter breed zonder verder enige functie. Het ligt er verlaten bij, parallel aan de snelweg van Wenen naar Graz en de spoorlijn van Wenen naar Triëst. Maar we hebben hier te doen met een historisch bouwwerk, ingehaald door de tijd.

Om de aanleg van het kanaal te kunnen begrijpen, moeten we teruggaan naar de belangrijke positie van Wenen door de eeuwen heen. Rond 1800 had Wenen ruim 250.000 inwoners en er was een grote behoefte aan producten als hout, bruinkool en graan. Deze goederen werden aangevoerd vanuit alle delen van het immense rijk via de haven van Triëst dat onderdeel hiervan uitmaakte. Triëst was in de praktijk de haven van Wenen. Tot op de dag van vandaag is dat nog waarneembaar: de paleizen, het arsenaal, de scheepswerf en alle pakhuizen hebben een herkenbaar Oostenrijkse signatuur.

De producten die per boot in Triëst werden aangevoerd moesten over land nog een afstand van ruim 450 kilometer afleggen om in de Oostenrijkse hoofdstad te komen. Rond 1780 werden daarvoor dagelijks zestigduizend paarden ingezet. De Oostenrijkse keizer Franz II (1768-1835) werd daarom zeer enthousiast toen hij kennis nam van de aanleg van kanalen in Engeland.

Al snel werd het plan opgevat om Wenen middels een vaarweg te verbinden met de Adriatische Zee. Bouwmeester De Maillard kreeg opdracht voor dit ambitieuze project, maar verschillende tegenslagen volgden elkaar snel op: het geaccidenteerde landschap bleek een onoverkomelijk obstakel en men besloot om de Alpen heen te gaan. De lengte van het tracé nam daarmee met meer dan honderd kilometer toe. Dat de baronnen Braun en Moser weigerden hun fazantentuin op te geven, waardoor het traject weer moest worden omgeleid, was daarbij een kleinigheid.

Er ontstond ook al snel een tekort aan arbeidskrachten (lees: krijgsgevangenen), de waterstaatkundige uitdagingen waren enorm en de kosten liepen op van 2 naar 11 miljoen gulden (de toenmalige Oostenrijkse munt). Toen duidelijk werd dat in Engeland de dominante positie van de trekvaart werd overgenomen door de stoomtrein was het vonnis snel geveld. Nadat 25 kilometer was gerealiseerd, werd de aanleg van het kanaal gestaakt.

Het verhaal houdt hier niet op. Omdat de aanvoer van goederen essentieel was, werd in navolging van Engeland ook in Oostenrijk gewerkt aan een spoorverbinding. In 1857 werd de laatste hooggelegen pas met een brug overkluisd en op 15 oktober van dat jaar reed de eerste trein van Wenen naar Triëst. Deze nieuwe spoorverbinding stuwde de handel en welvaart in zowel Wenen als Triëst tot ongekende hoogte. De Österreichische Lloyd groeide dankzij de spoorverbinding uit tot de grootste rederij op de Middellandse Zee. Triëst werd – na Hamburg, Rotterdam, Marseille en Genua – de vijfde haven in continentaal Europa. Van 1837 tot 1914 werden met 220 stoomboten 37,3 miljoen ton goederen overgeslagen met bestemming Wenen.

Na WO I kantelde dit beeld totaal. Keizer Franz Josef overleed in 1916 en het rijk viel na de oorlog uiteen. Oostenrijk betaalde letterlijk en figuurlijk een hoge prijs voor haar rol in de oorlog in de vorm van herstelbetalingen. Wenen verloor niet alleen haar leidende rol maar ook haar haven en er trad een periode van politieke instabiliteit en diepe armoede aan.

Des te opmerkelijk is het dat nu, een eeuw later, de kansen van Wenen ten goede zijn gekeerd. Het kanaal speelt daarbij geen rol, maar haar ligging in centraal Europa met spooraansluitingen vanuit alle windstreken (zoals Nürnberg en Triëst en de aansluiting op de Zijderoute) wel. Het biedt een kans om uit te groeien tot een logistiek centrum voor container- en gasdistributie in centraal Europa; een bescheiden (niet-watergebonden) mainport dus. U mag raden welk land hierop al heeft voorgesorteerd. In een volgende column zal ik hierop terugkomen.