

1. Jahresbericht der Direktion der "Königlichen Bayerischen Verkehrsanstalten München" für das Jahr 1851, Abschnitt über den Ludwig-Donau-Main-Kanal, Verkehrsarchiv Nürnberg

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2002,

Der Text ist wort- und rechtsschreibgetreu niedergelegt. Bei den Maßangaben für die 6 Schiffsklassen sind die metrischen Werte in () nachgesetzt.

Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation (zum Teil auch textlich) überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

1. Jahresbericht der Direktion der "Königlichen Bayerischen Verkehrsanstalten München" für das Jahr 1851

IV. Donau-Main-Canal.

Anlage- und Baukapital

Die Idee Kaiser Karl d. Gr., die Donau mit dem Main und beziehentlich mit dem Rheine zu verbinden, ward nach Verlauf von fast einem Jahrtausend erst durch Seine Majestät von König Ludwig I. wieder aufgegriffen und fand ihre Verwirklichung durch den Bau des Donau-Main-Canals.

Nachdem sich auf Grund eines deßfalls am 1. Juli 1834 erlassenen Gesetzes eine Actiengesellschaft gebildet und das postulierte Baukapital von 8.530.000 fl. aufgebracht ward, übernahm die Staats-Regierung den Bau,- welcher indessen wegen der unvorhersehbaren und kaum zu überwindenden Hindernisse aller Art nicht mit den bezeichneten Mitteln zu Ende geführt werden konnte.

Mit einem weiteren Zuschuß von 7.615.613 fl. dotirt, ward das Unternehmen so weit gefördert, daß im Jahre 1843 die 8 Meilen (= ca. 60 km) lange Strecke zwischen Nürnberg und Bamberg von Schiffen aller Art befahren, im Jahre 1845, wenn auch mit kleinen Unterbrechungen, auch die 15½ Meilen (= ca. 116 km) lange Linie von Nürnberg nach Kelheim eröffnet und am 2. Juli 1846, sohin nach 12 Baujahren, der Canal als in der Hauptsache vollendet der Actiengesellschaft übergeben werden konnte.

Wenn auch die Verwaltung und der Betrieb des Canals von da ab stets in den Händen der Regierung, - welche sich gegen eine entsprechende Vergütung der Verwaltungskosten dazu verstanden hatte, - geblieben und der Staat durch succesive Erwerbung der Actien bis nahe zu $\frac{5}{6}$ fast ausschließlicher Besitzer geworden war, so konnte das hinderliche Verhältniß der Mitwirkung durch die ungleich mehr stimmberechtigte Actiengesellschaft doch nicht verfehlen, auf die Bewirthschaftung und somit auch auf die Rentabilität des Canals nachtheiligen Einfluß auszuüben, - unter welchen Verhältnissen es im beiderseitigen Interesse geboten schien, daß der Canal ganz vom Staate erworben werde, was sofort im Jahre 1852 durch Einlösung sämmtlicher Actien geschah.

Von der Gesamtdotationssumme per 16.145.613 fl. (= Gulden) waren bis Schluß 1852 verbraucht 15.859.163 fl. und es erübrigt sonach ein Restfond von 286.450 fl., - welche zur Befriedigung der von den Adjacenten erhobenen Entschädigungs-Ansprüche sowohl als auch zur Ergänzung der Bauten überhaupt und zur Herstellung einer Donaulände in Kelheim hinlänglich zureichen.

Der 23½ geographische Meilen (= ca. 173 km) lange Canal besteht aus ungefähr 1.100 einzelnen Objekten, worunter

100 Kammerschleußen mit
278 Thoren,
12 Brückkanälen zur Abführung von Flüssen unter dem Canale, mit einer Gesamtweite von 558` (= 162,83 m)
3 Viadukte,
284 Durchlässe zur Abführung von Bächen und Quellen, theils unter demselben, theils an den Leitgräben, Straßen und Ziehwegen,
127 Brücken, wovon 35 mit Schleußen verbunden, 92 einzelstehend,
66 mit hölzerner Fahrbahn versehen, 61 aber von Stein gewölbt sind.
9 Stau- oder Durchlaßwehre,
38 Grundablässe am Canal,
3 dergleichen an Leitgräben,
32 Ueberfallwehre zur Ableitung des momentanen Ueberwassers,
95 Wasser-Einlässe
23 Sicherheitsthore, worunter 6 doppelte zur Sicherung der Aufdämmungen,
9 Ufermauern,
5 Holzgeschlächte und
11 Stützmauern an den Ziehwegen und Böschungen.

Die bemerkenswerthesten Objekte sind:

1. Die Canalsirung der Altmühl durch die bedeutenden Felsensprengungen, Durchstiche und Uferbauten mit 12 Schleußen und 9 Stauwehren, wofür 1.865.900 fl. aufgewendet wurden.
2. Die Schiffbarmachung des sogenannten Nonnengrabens in Bamberg, sammt Quaimauer, wofür das Anlagekapital 149.200 fl. beträgt.
3. Die Haltung bei Kornburg 16.000` (= ca. 4,7 km), jene an den Hängen des Sulzthales 33.000` (= ca. 9,62 km), und die oberste Haltung 82.000` (= ca. 23,92 km) lang, welche letztere allein einen Aufwand von 2.768.500 fl. erforderte.

Bei diesen Objekten waren wegen der Höhe der Aufdämmungen, der fortwährenden Abrutschungen und der Härte der Materialbefuhr, insbesondere der Verdichtungsarbeiten, nicht die geringsten Schwierigkeiten zu überwinden.

Ferner sind zu erwähnen:

1. Die Schleuße Nr. 1 im Hafen zu Kelheim mit einem Aufwand von 65.800 fl.
2. Die Schleuße Nr. 100 in Bamberg mit einem Anlagkapital von 123.000 fl.
3. Der Hafen zu Kelheim, dessen Herstellung 61.300 fl. erforderte.
4. Die Gauchsbach-, Dooser-, Schwabach- und Schwarzach-Brückkanäle, so wie jene bei Gösselthal und Forchheim, auf deren Bau zusammen 464.500 fl. verwendet werden mußten.
5. Die Grundablässe bei Bughof und Woffenbach mit zusammen 124.900 fl. Anlagekosten, - letzterer insbesondere wichtig für die Regulirung des Wasserstandes in der 82.000` langen obersten Haltung.
6. Die Herstellung des Leinritts (= Ziehweg) von Bug nach Bamberg mit 79.500 fl. Bauaufwand.
7. Der Distelloch-Durchlaß, dessen Verlängerung noch in der Ausführung begriffen ist, und die Durchlässe im Kettenbach- und Gruberbachthale, sowie die Durchfahrten bei Schwarzenbach in der obersten Haltung.

Aus dem Baukapitale wurden beschafft noch:

69 steinerne Wärterhäuser

18 Wächterhütten

20 Häfen und Anländern,

10 Lagerhäuser und Schoppen (= Schuppen),

14 gußeiserne Krannen, sämtliche Einrichtungsgegenstände und (unter Zuziehung des Eisenbahnaufwands) eine 6.100' (= 1.780 m) lange Zweigbahn vom Bahnhofe Nürnberg zum Canalhafen.

Bau-Organische Einrichtung

An Stelle der vorher bestandenen Canalverwaltung und unter Aufhebung der vier Sectionen, welche Baubeamten übertragen waren, wurde im Jahre 1852 ein Canalamt errichtet, welches seinen Sitz in Nürnberg hat und der General-Direktion der Verkehrs-Anstalten untergeordnet ist.

Für den Dienst der Gebühren-Perception bestehen 7 Einnehmereien mit Hafenplätzen an den wichtigeren und verkehrsreichen Orten des Canals; außerdem befinden sich längs demselben aber noch 21 Ländelplätze, woselbst die Gebührencontrolle durch das aufgestellte Schleußenwärter-Personale geübt wird.

Personale.

Gleichwie der Vorstand des Oberpost- und Bahnamtes zugleich Vorstand des Canalamtes ist, sind dem Bezirkscassier auch die Funktion des Canalassiers übertragen. Neben diesen sind aufgestellt ein Betriebsinspektor, ein Ingenieur, ein exponirter Baukondukteur, ein Cassa-kontrolleur, ein Sekretär mit 4 Kanzleigehilfen, 3 Rechnungsassistenten und Gehilfen, 1 Aichmeister und ein Bureaudiener.

Der Einnehmerei-, Control-, Hafen- und Schleußenwartdienst wurde besorgt von 7 Einnehmern, 3 Hafenmeistern, 4 Einnehmergehilfen, 66 Schleußenwärttern mit 14 Gehilfen, 2 Leitgrabenwärttern, 1 Brückenwärter, 9 Hafenwächtern und 1 Aichdiener.

Die Personalkosten der Betriebsverwaltung betragen im Jahre 1852: 6.341 fl. Jenes des äußern Dienstes mit Einschluß der anfänglich noch bestandenen 4 Sectionen und des während der größten Schiffsfrequenz angestellten Hilfspersonals 37.919 fl.

Zusammen: 44.260 fl.

Canal-Verkehr

Die Beschiffung des Canals findet nicht in Regie statt, sondern ist gegen die unten bezeichneten Gebühren Privaten überlassen.

Beil. 4 Der Schiffs- und Güterverkehr im Jahre 1852, worüber Details-Nachweise anliegen, gestaltete sich gegen das Vorjahr wie folgt:

Es befuhren den Canal:

<i>Jahr:</i>	<i>1851</i>	<i>1852</i>
Schiffe I. Classe	1.532	1.860
Schiffe II. Classe	1.055	1.175
Schiffe III. Classe	242	282
Schiffe IV. Classe	41	58
Schiffe V. Classe	7	10
Schiffe VI. Classe	265	198
Zusammen:	3.142	3.553

Sohin im Jahre 1852 mehr 441 Schiffe und zwar durchgehends der größeren Gattung. 429 Flöße 184 Flöße somit im Jahre 1852 weniger 245 Flöße.

Transportleistung (Centner)

<i>Jahr</i>	<i>1851</i>	<i>1852</i>
Schiffe I. Classe	1.731.129	1.757.732
Schiffe II. Classe	232.245	208.772
Schiffe III. Classe	29.172	36.649
Schiffe IV. Classe	250.849	395.028
Zusammen:	2.243.395	2.398.181

Demnach im Jahre 1852 mehr 154.786 Centner und zwar der Mehrzahl nach Güter der höchsten Tarifsclassen, namentlich:

Maschinenteile mit 29.365 Ctr. mehr

Tabak mit 19.497 Ctr. mehr

Zucker mit 33.797 Ctr. mehr

Kaffee mit 14.832 Ctr. mehr

An Salz allein wurden 17.730 Ctr. mehr transportirt, an Steinen mehr um 132.426 Ctr., wogegen bei dem Holz und den Brettern eine Minderung von 179.215 Ctr. und bei dem Getreide eine solche von 32.189 Ctr. sich zeigt.

Ungefähr die Hälfte der oben aufgeführten Maschinenteile und Colonialwaaren befuhren den Canal in seiner ganzen Länge, während sich der Holztransport mehr auf einzelne Abstoßpunkte beschränkte. Von Getreide kam der Roggen donauaufwärts, die Gerste dagegen rhein- und mainaufwärts zugeführt.

Anmerkung: 1 Centner (bayrisch) umfaßt 56 Kilogramm (der dezimale Zentner hat 50 kg)
1 Meile (deutsche, bzw. bayrische) sind 7,415 Kilometer

Die Schifffahrtsgebühren

Jahr	1851	1852
	113.718 fl.	145.849 fl.

Pro 1852 sohin höher um 32.131 fl.

Eine Vergleichung der Centnerzahl mit der Zahl der Fahrten ergibt die ungefähre Ziffer:

Pro 1851 pro 1852

per Fahrt: 630 Centner 670 Centner

per Centner: 3 kr. (= Kreuzer) 3,55 kr.

Beförderungstrecke: 8,57 Meilen 10,4 Meilen

Aus den vorstehenden Resultaten dürfte sich die erfreuliche Wahrnehmung ergeben, daß der Canal bereits die Eigenschaft einer Handelsstraße erlangt hat, und wenn auch dessen Erträge zur Zeit noch zu dem aufgewendeten Baukapitale in keinem Verhältnisse stehen, so kommen dagegen doch andererseits der Industrie und dem Handel, insbesondere aber den inländischen Fabrikanten, und was die Preise von Rohprodukten anbelangt, auch den übrigen Bewohnern längs des Canals durch die Verminderung der Transportkosten, wie z.B. für Holz, Getreide, Baumaterial, Kohlen u. dgl. hoch anzuschlagende Vortheile zu, so daß der Canal bereits ist, was er nach dem Sinne des Gesetzes werden sollte: eine zur Förderung des äußern und innern Verkehrs dienende gemeinnützige öffentliche Anstalt.

Rechnungs- Ergebnisse

Die Rechnungs-Ergebnisse pro 1852 sind im Allgemeinen folgende:

Einnahmen:

Schiffahrtsgebühren:	45.849 fl.
Hafen- u. Ueberwinterungsgebühren:	1.506 fl.
Lager- u. Lagerhausgebühren:	6.583 fl.
Benützung der Krahnen:	1.433 fl.
Waag-, Meß- u. Schlichtgebühren:	980 fl.
Aichgebühren:	322 fl.
verpachtete Opjekten:	2.638 fl.
sonstige Einnahmen:	1.360 fl.
Summa:	160.671 fl.

Ausgaben:

Personalexistenz:	44.260 fl.
Bureaubedürfnisse:	8.814 fl.
Personalversetzungen:	149 fl.
Pensionen:	539 fl.
Unterhaltung der Dämme:	3.541 fl.
Ufer- und Schutzbauten:	88 fl.
Baggerarbeiten:	3.147 fl.
Durchlässe und Brückenkanäle:	3.572 fl.
Schleußen, Sicherheitsthore u. Stauwehre:	3.896 fl.
Leitgräben, Einlässe u. Grundablässe:	902 fl.
Ziehwege, Ueberfahrten, Straßen u. Brücken:	2.719 fl.
Kanalhäfen u. Anländern:	189 fl.
Unterhaltung der Gebäude u. Anpflanzungen:	1.587 fl.
Werkzeuge, Requisiten u. dgl.:	4.566 fl.
Krahnen, Waagen u. dgl.:	157 fl.
Elementarfälle:	2.274 fl.
Sicherheitsvorkehrungen:	157 fl.
Steuern:	666 fl.
Rechnungsdefekte, Nachzahlungen, Prozeßkosten usw:	12.938 fl.
Summa:	94.145 fl.

Die Ausgaben von den Einnahmen abgeglichen im Gegenhalte zum Vorjahre ergibt

pro 1851 pro 1852

127.851 fl. Einnahme 160.671 fl.

83.045 fl. Ausgaben 94.145 fl.

44.806 fl. Mehreinnahme 66.526 fl.

sohin pro 1852 mehr 21.720 fl.

Ein Rückblick auf die Rechnungsergebnisse der Vorjahre erscheint in Anbetracht der früher bestandenen Verhältnisse hier um so geeigneter, als auch zur Beurtheilung der Hebung des Verkehrs ein verlässigerer Maßstab geboten wird:

pro 1847 schloß die Rechnung mit 26.881 fl. Mehrausgabe

pro 1848 schloß die Rechnung mit 44.571 fl. Mehrausgabe

pro 1849 schloß die Rechnung mit 15.869 fl. Mehrausgabe

pro 1850 schloß die Rechnung mit 11,055 fl. Mehreinnahmen

pro 1851 schloß die Rechnung mit 44.806 fl. Mehreinnahmen

wonach sich gegen das Jahr 1847 im Jahre 1852 ein Unterschied im Rechnungsergebnisse von 111.332 fl. ergibt.

Canaltarife

Anfänglich bestanden zur Erhebung der Schifffahrtsgebühren 10 Tarifklassen von 0,1 kr. – 0,5 kr. und von 0,7 kr. – 1,3 kr. per Ztr.Ladung und Meile, welche übrigens nach kaum 3jährigem Canalbetrieb im Jahre 1846 auf 5 Classen von 0,2 kr. – 0,5 kr. und mit dem besten Erfolge reducirt wurden; eine abermalige Verminderung der Tarifsätze und Classen stand bei Schluß des Jahres 1852 bereits in Aussicht.

Die Schiffe werden nach ihrer Größe in Classen eingetheilt, und zwar

I. Classe:	110´ lang und 15´ 4´´ breit	(= 32 m lang, 4,49 m breit)
II. Classe:	90´ lang und 15´ 4´´ breit	(= 26 m lang, 4,49 m breit)
III. Classe:	110´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 32 m lang, 2,10 m breit)
IV. Classe:	90´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 26 m lang, 2,10 m breit)
V. Classe:	55´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 16 m lang, 2,10 m breit)
VI. Classe:	45´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 13 m lang, 2,10 m breit)

Nach dieser Cassificirung wurden die Gebühren für Leergang, Hafenaufenthalt und Ueberwinterung und zwar für die

I. Classe:	40 kr.	20 kr.	6 fl.
II. Classe:	32 kr.	16 kr.	4 fl. 48 kr.
III. Classe:	20 kr.	10 kr.	3 fl.
IV. Classe:	16 kr.	8 kr.	2 fl. 24 kr.
V. Classe:	10 kr.	5 kr.	1 fl. 30 kr.
VI. Classe:	8 kr.	4 kr.	1fl. 12 kr.

per Meile, pro Tag, pro Wintersdauer berechnet.

Uebrigens stand auch diese eine seitdem eingetretene Herabsetzung bevor, sowie auch die für Benützung der Krahen bestandene Abgabe bis zu 12 kr. für die Abwiegung bestandene Gebühr von 0,2 kr. und für die Lagerung erhobene Gebühr von 0,1 kr. per Zentner neuerlichst ermäßigt wurde.