

Held, Joseph; Brüschwien, Heinrich: Rhein-Main-Donau – Geschichte einer Wasserstrasse Regensburg, 1929: Verlag "Die freie Donau", Druck: Gebrüder Habel, Regensburg

Der Gedanke einer Rhein-Donau-Verbindung in seiner geschichtlichen Entwicklung. Abschnitt I mit Abschnitt III bearbeitet von Dr. Heinrich Brüschwien.

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2008, teilweise mit Anmerkungen
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2010

III. Abschnitt

§ 4. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal

I. Vorgeschichte.

Am 13. Oktober 1825 bestieg Ludwig I. Bayerns Thron und seit dieser Zeit datieren eigentlich die ersten ernsthaften Versuche zur endgültigen Durchführung des schon vor mehr als tausend Jahren aufgetauchten Gedankens. Schon als Kronprinz hatte sich Ludwig I. viel für die Rhein-Main-Donau-Kanalverbindung interessiert ¹⁾ und so galt nach seiner Thronbesteigung einer seiner ersten Befehle der Ausarbeitung eines ausführlichen Planes für dieses Projekt.

Ja, Ludwig trug sich sogar noch mit viel kühneren Kanalplänen, er wollte auch einen Kanal von München an die Donau bauen und Naab, Vils und Regen schiffbar machen.

¹⁾ = Vergleiche Dr. Von Eheberg im Bericht über die 21. Hauptversammlung des Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt, Seite 7

Das Eintreten des Königs für den Ausbau der bayerischen Wasserstraßen war umso wichtiger, als sich zur gleichen Zeit französische Gesellschaften für eine direkte Rhein-Donau-Verbindung durch Baden und Württemberg interessierten. So wollte eine Gesellschaft, an deren Spitze der Vicomte de la Rochefoucauld stand, einen Kanal von Epernay nach Straßburg bauen und denselben von Straßburg aus unter Benützung der Flussläufe der Kinzig, der Schiltach und der Breisach über Villingen und Donaueschingen an die Donau führen ²⁾. Dieses Unternehmen, für welches insbesondere der Baron La Fleche de Keudelstein in Karlsruhe und Stuttgart Propaganda machte, schien anfänglich dem bayerischen Projekte sehr gefährlich zu sein.

Eine andere Linienführung plante eine französische Gesellschaft unter Führung des Pariser Rechtsanwaltes Méjan. Nach diesem Projekt sollte ein Seitenkanal des Rheins von Basel nach Straßburg gebaut werden. Von Basel aus sollte der Kanal bis zur Einmündung der Wutach in den Rhein und von dort über Stuhlingen, Mohringen nach Donaueschingen zur Donau geführt werden, wobei ein Stichkanal von der Einmündung der Wutach bis zum Bodensee geplant war. Eine Kartenskizze dieses Projektes wurde durch den bayerischen Gesandten in Paris, Graf Bray, an den König gesandt ³⁾. Ein weiteres Konkurrenzprojekt sah die Linienführung über die Kocher oder Filz und Brenz und den Neckar vor ⁴⁾.

²⁾ = Dr. von Eheberg im Bericht über die 21. Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- u. Kanalschiffahrt in Bayern, Seite 7; Akten des Verkehrsmuseums Nürnberg, VIII, Conv. 1, Nr. 1½, 9, 10 usw.

³⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O. S. 7. ;

⁴⁾ = Dr. Von Eheberg, a.a.O. S. 8

Es liegt auf der Hand, dass die Durchführung einer solchen direkten Rhein-Donau-Verbindung eine schwere Schädigung Bayerns bedeutete. Neben dem bayerischen Gesandten in Paris machte daher insbesondere der Freiherr von Cotta Ende 1826 den König auf die französischen Pläne aufmerksam. Der König setzte sich mit einem um diese Zeit in München tagenden Komitee von Handelstreibenden und Industriellen ins Benehmen. Das genannte Komitee stellte sich auf den Standpunkt, dass unbedingt an einer Linienführung unter Benützung des Maintales festzuhalten sei, dass aber der Bau der Wasserstraße sehr wohl einer französischen Gesellschaft übertragen werden könnte, falls es gelänge, die Franzosen für das bayerische Projekt zu gewinnen und mit ihnen annehmbare Bedingungen für die Übernahme des Baues zu vereinbaren.

Im Auftrage des Königs wandte sich daher der Minister des Innern Graf Armannsparg an den Freiherrn von Cotta und bat ihn, die Vermittlung zwischen der bayerischen Regierung und der französischen Gesellschaft zu übernehmen, bzw. selbst an die Spitze des Unternehmens zu treten. Graf Armannsparg stellte in Aussicht, dass Bayern selbst eine Anzahl Aktien übernehmen würde und machte die Bedingung, dass die französische Gesellschaft einen noch näher zu bestimmenden Aktienanteil an bayerische Staatsangehörige überlassen müsse. Der Minister sprach schließlich noch davon, dass Verhandlungen mit einer englischen Gesellschaft im Gange wären und dass Bayern, falls die französische Gesellschaft unbillige Forderungen stellen würde, das Werk aus eigenen Mitteln bauen würde. Doch zielten diese Behauptungen wohl lediglich darauf ab, mit den Franzosen einen Vertrag zu günstigen Bedingungen abzuschließen. Von Verhandlungen mit einer englischen Gesellschaft ist nichts bekannt und eine Übernahme des Baues auf eigene Rechnung kam angesichts der damaligen schlechten wirtschaftlichen und finanziellen Lage Bayerns nicht in Frage ⁵⁾.

⁵⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O. S. 9

Um aber ja keine Zeit zu verlieren, hatte lange vor Einleitung dieser Verhandlungen der König den königlichen Oberbaurat Heinrich Freiherrn von Pechmann mit der Bearbeitung seiner Wasserstraßenpläne betraut. Pechmann ließ durch den Oberingenieur Pauli und den Ingenieur Barraga noch im Jahre 1826 das Nivellement in Angriff nehmen und mit der von ihm entworfenen Detailtrassierung des Donau-Main-Kanals beginnen. Als wertvoll erwiesen sich hierbei die seit 1820 von der Katasterkommission auf Wunsch Reichenbachs vorgenommenen Vermessungen und Pläne für die Rhein-Main-Donau-Verbindung ⁶⁾, die bis November 1825 fertig gestellt worden waren.

⁶⁾ = Siehe oben, S. 34

Während der Tätigkeit Pechmanns und seiner Mitarbeiter ruhten jedoch die Untersuchungen anderer reger Geister über das Rhein-Main-Donau-Projekt keineswegs. Vor allem Josef von Baader war es, der seinen Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Main und Donau eifrig propagierte, nachdem ihm für seine privaten Studien durch allerhöchste Rescripte vom 20. Februar und 1. Mai 1826 noch weitere 1.833 Gulden 47 Kreuzer bewilligt worden waren ⁷⁾.

Am 25. August 1826 hielt er, nachdem er eine kurze Versuchsstrecke einer Eisenbahn im königlichen Garten zu Nymphenburg hergestellt und sie dem König ⁸⁾ und drei Kommissären mit Erfolg vorgeführt hatte, eine Rede in der Akademie, in der er nochmals die Vorteile seiner Eisenbahnlinie darlegte und der Hoffnung Ausdruck verlieh, es möge die Verbindung zwischen Main und Donau durch eine "Eiserne Ludwigsstraße" hergestellt werden.

Unter dem Titel: *"Über die Vortheile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wegen, welche an einer auf allerhöchsten Befehl zu Nymphenburg ausgeführten Vorrichtung durch wiederholte öffentliche Versuche sich bewährt haben"* ⁹⁾

veröffentlichte er dann seine Ausführungen und bewirkte durch eine intensive Propagierung seiner Ideen, dass das Ministerium den Antrag stellt, weitere Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Donauwörth und Marktbreit zu machen. Der König genehmigte jedoch diesen Antrag nicht, weil er davon eine Schädigung für die von ihm gewünschte Kanalverbindung befürchtete.

Jedoch waren die Vorfürhungen und Erläuterungen Baaders nicht ohne Eindruck auf ihn geblieben und er forderte daher ein Gutachten der Nürnberger und Fürther Handelskreise über die Vorteile einer Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten. Auch durch das Kriegsministerium wollte er die Verwendbarkeit der Baaderschen Eisenbahnen für die Herbeischaffung von Baumaterial anlässlich der Bauarbeiten an der Festung Ingolstadt erproben lassen.'

⁷⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 176, Anm. 64

⁸⁾ = Erstmals am 18. April 1826, Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O. S. 174, Anmerkung 64

⁹⁾ = in Kommission bei E. A. Fleischmann, München 1826

Ein weiteres Eingehen auf die Baaderschen Pläne unterließ der König vor allem deshalb, weil es den Anschein gewann, als könne die Rhein-Main-Donau-Verbindung mittelst einer Wasserstraße nun durch den Freiherrn von Cotta zu Wege gebracht werden. Cotta hatte sich nämlich in einem Bericht an den König vom April 1827 bereit erklärt, an die Spitze der zu gründenden Aktiengesellschaft zu treten. Er bat lediglich, die Regierung möge den Aktionären 4 Prozent Zins gewährleisten. Nach Vollendung des Baues sollte der 4 Prozent übersteigende Gewinn zwischen Staat und Gesellschaft geteilt werden. Auch sollte der Gesellschaft das Privileg der Dampfschiffahrt auf dem Main und der Donau sowie auf dem Verbindungskanal erteilt werden ¹⁰⁾.

¹⁰⁾ = Dr. von Eheberg a.a.O. S. 9

Dieser Bericht erfreute den König so sehr, dass er in einem eigenhändigen Signat auf den Bericht des Freiherrn von Cotta nicht nur die Übernahme der Zinsgarantie durch den Staat befürwortete, sondern auch in Aussicht stellte, sich selbst mit einer beträchtlichen Summe an der Gesellschaft zu beteiligen.

Doch war die Freude des Königs verfrüht. Der auf Wunsch Cottas übersandte "Übernahmsplan der Kanalverbindung zwischen Donau und Rhein von einer Gesellschaft Kapitalisten" sah nämlich wesentlich anders aus als die unverbindlichen Vorschläge welche Cotta früher gemacht hatte.

Dieser "Übernahmsplan" war eine Abschrift des für den französischen Staat so überaus ungünstigen Vertrags, der von einer französischen Gesellschaft mit der französischen Regierung abgeschlossen worden war. Nach diesem Plan verpflichtete sich die Gesellschaft lediglich, eine gewisse Summe aufzubringen. In ihrem Auftrag sollte der Kanal von der bayerischen Regierung in einer bestimmten Anzahl von Jahren, beginnend am 1. Mai 1828, hergestellt werden, wobei die Regierung einzuspringen hätte, falls das von der Gesellschaft aufgebrachte Kapital für den gesamten Bau nicht ausreichen sollte. Im Falle der Nichteinhaltung der in dem Übernahmeplan festgesetzten Frist sollte die Regierung den Gesellschaftern für das 1. Jahr der Verzögerung 1 Prozent, für jedes folgende Jahr 2 Prozent Entschädigung zahlen.

Da der Vertrag auch noch eine Reihe anderer einseitig zu Gunsten der Gesellschaft weisender Bedingungen enthielt, welche im Ganzen gesehen das gesamte Risiko dem Staat aufbürdeten, so widerriet Graf Armannsperg dringend, einen solchen Vertrag abzuschließen.

Der König konnte sich dem Rate nicht verschließen und erklärte sich am 3. Juli 1827 damit einverstanden, dass die Verhandlungen mit Cotta einstweilen hinausgezögert werden, bis nähere Erhebungen angestellt und von der Regierung selbst ein Aktienplan entworfen sei ¹¹⁾.

¹¹⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O. S. 10

Als nun der Plan einer Wasserstraßenverbindung keine nennenswerten Fortschritte machte und insbesondere die Finanzierung des Projekts erhebliche Schwierigkeiten bot, trat Baader erneut auf den Plan. Er hatte es sich ja in den Kopf gesetzt, den Main mit der Donau unbedingt durch eine Eisenbahn zu verbinden.

Um die breite Öffentlichkeit für sich und sein Projekt zu gewinnen, legte er in der "Allgemeinen Zeitung" vom 22. Bis 24. Oktober 1827 ¹²⁾ seine Auffassung über die Verbindung des Mains mit der Donau dar und warnte vor dem Bau eines Kanals, für den

sich inzwischen auch ein Ausländer, der französische Offizier Ferussac eingesetzt hatte.

¹²⁾ = Vergleiche Den Aufsatz "Vereinigungskanäle zwischen der Donau und dem Main". Allgemeine Zeitung 1827, Beilage 295-297

Neben Ferussac, der in seiner Schrift: *"Union de la Mehr noir et l'Atlantique"* ¹³⁾ vom Jahre 1827 die Deutschen tadelte, dass sie diesen "leichten" Kanal nicht ausführten, hatte sich übrigens auch Goethe in dieser Zeit nochmals für einen Rhein-Main-Donau-Kanal begeistert. Am 21. Februar 1827 unterhielt er sich bei Tisch mit Eckermann über die Idee des Panamakanals und sagte dabei ¹⁴⁾: *"Dieses möchte ich erleben, aber ich werde es nicht. Zweitens möchte ich erleben eine Verbindung der Donau mit dem Main hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, dass ich an der Ausführung zweifle, zumal in Ansehung unserer deutschen Mittel. Und endlich drittens möchte ich die Engländer im Besitze eines Kanals von Suez sehen. Diese drei großen Dinge möchte ich erleben und es wäre wohl der Mühe wert, ihnen zuliebe es noch einige fünfzig Jahre auszuhalten"*.

¹⁴⁾ =Vergleiche Eckermann, a.a.O. S. 476

Der Artikel Baaders hatte eine grimmige Pressefehde zur Folge. Pechmann ließ nämlich in der Zeit vom 9. Bis 11. November 1827 in der "Allgemeinen Zeitung" eine Artikelserie erscheinen, in der er das Kanalprojekt verteidigte ¹⁵⁾. Pechmann wies darauf hin, dass es verwerflich sei, über eine gerade in der Untersuchung befindliche Sache absprechend zu urteilen und stellte sich auf den Standpunkt, dass erst die Ergebnisse dieser Untersuchung abgewartet werden müssten. Dabei konnte Pechmann Baader einige Unrichtigkeiten nachweisen, zum Beispiel seine Behauptung, der geplante Kanal solle in Richtung der Fossa Carolina gehen. Die Angabe Baaders, dass ein Schiff für eine 50 Stunden lange Wegstrecke (= 180 Kilometer) drei Wochen brauchen würde. Interessant in diesen Ausführungen war die von Pechmann vertretene Ansicht, ein Kanal sei eine Straße und auf eine direkte Rentabilität komme es hier ebenso wenig an wie bei einer Landstraße.

Auf diese Artikelserie antwortete Baader in der "Allgemeinen Zeitung" in der Zeit vom 29. November bis 3. Dezember 1827 ¹⁶⁾.

Unschön an seiner Entgegnung waren die vielen persönlichen Verunglimpfungen Pechmanns in diesen Artikeln. Baader verfocht gegenüber Pechmann in seiner Entgegnung vor allem den Standpunkt, dass der Kanal sehr teuer sein werde, dass er nicht nur 12 sondern mehr als 15 Millionen Gulden kosten werde und wies auf die billige Herstellungsmöglichkeit der englischen Eisenbahnen hin.

¹⁵⁾ = Vergleiche den Artikel "Über die Verbindung des Rheins mit der Donau". Allgemeine Zeitung 1827, Beilagen 313-315

¹⁶⁾ = Vergleiche Den Aufsatz "Über die Verbindung des Rheins mit der Donau". Allgemeine Zeitung 1827, Beil. 333-335,337

Baader ging aber noch weiter. Um dem im Stadium des Entwurfesbefindlichen Kanalplan eine Art Eisenbahn-Entwurf entgegensetzen zu können, bereiste er die für die Verbindungsbahn in Frage kommende Gegend, untersuchte sie genau auf ihre Eignung für die Anlegung einer eisernen Kunststraße und fasste das Ergebnis seiner Studien zusammen in der 1828 erschienenen Streitschrift: *"Über die Vorzüge einer verbesserten Bauart der Eisenbahnen vor den Schiffbaren Kanälen mit besonderer Beziehung auf die vorgeschlagene Verbindung der Donau und des Rheins"* ¹⁷⁾. In dieser Schrift beschrieb Baader die Linienführung seiner projektierten Bahn und die Einteilung derselben in acht Stationen. Er gab an, dass der ganze Weg vom Rhein zur Donau in 30 Stunden zurückgelegt werden könne, wenn an jeder Station frische Pferde vorgespannt werden würden. Die Bahn sollte nach dem Plane Baaders eingleisig sein, da er eine Erfindung gemacht hatte, nach der sich die Züge an jeder beliebigen Stelle ausweichen konnten. Ein genau detaillierter Kostenvoranschlag gab die Gesamtkosten der Bahn mit 1.315.784 Gulden an. Die jährlichen Ausgaben für den Betrieb, die Unterhaltung von Anlagen und Wagen und für die Verzinsung des Anlagekapitals sollten nach den Berechnungen Baader 95.500 Gulden betragen.

Bei einem Verkehr von 300.000 Zentnern stellten sich die Transportkosten nach Angaben Baaders auf 19,1 Kreuzer pro Zentner. Einen breiten Raum nahm in der Streitschrift natürlich auch die Gegenüberstellung der Vorteile der Bahn und der Nachteile eines Kanals ein.

¹⁷⁾ = Von Josef Ritter von Baader 1828; Lindner-Verlag München

Baader wurde in seinem Kampfe gegen Pechmanns Kanalverbindung weiterhin wirksam unterstützt von dem oben genannten Andreè aus Hanau, der vor allem noch in der "Allgemeinen Zeitung" 1827 gegen einen Kanal agitierte ¹⁸⁾. Auch von anderer Seite fand Baader rege Unterstützung seiner Pläne, doch bedurfte er jetzt keiner einflussreichen Freunde seines Projekts mehr, denn inzwischen war ihm in den deutschen Nationalökonomen Friedrich List ein wirksamer und ungemein wertvoller Bundesgenosse erstanden. Noch vor dem Erscheinen der letztgenannten Streitschrift Baader hatte List aus Reading in Pennsylvanien, ohne Baader persönlich zu kennen, ein Schreiben gesandt ¹⁹⁾, in dem er die Pläne Baaders billigte und darauf hinwies, dass man auch in Amerika immer mehr von dem Gedanken eines Kanalbaues abkomme und dafür den Ausbau des Eisenbahnnetzes fordere.

Baader hatte natürlich nicht Eiligeres zu tun, als dieses Schreiben von List in der "Allgemeinen Zeitung" 1827 ²⁰⁾ zu veröffentlichen und es war ihm dadurch gelungen, viele neue Anhänger seines Projekts zu gewinnen.

¹⁸⁾ = S. 1350

¹⁹⁾ = Am 27. April 1827

²⁰⁾ = Unter dem Titel: "Kanäle und Eisenbahnen in den nordamerikanischen Freistaaten", Allgemeine Zeitung 1827, Nr. 242 u. 243 S. 966

Nachdem List einmal Interesse für das Baadersche Projekt gefasst hatte, beschäftigte er sich auch weiterhin damit und machte sich anfangs September 1828 daran, in einem Briefe an Baader einige Gedanken, die ihm beim Durchlesen der Baaderschen Schriften gekommen waren, diesem mitzuteilen. Doch war das Interesse Lists an dem Projekt so stark, dass aus dem einen Brief, den List am 1. September 1828 schreiben wollte, mehrere wurden; ja in der Zeit vom 1. bis 5. September 1828 schrieb List jeden Tag einen Brief "über Kanäle und Eisenbahnen".

Anfänglich war sich List allerdings selbst nicht recht klar darüber, ob denn wirklich immer den Eisenbahnen vor den Kanälen der Vorzug zu geben sei, wenn er auch schon immer eine gewisse Vorliebe für die Eisenbahnen hatte. Noch in seinem ersten Briefe schrieb er ²¹⁾:

"Auch hier sind die Meinungen noch getheilt, ob Kanäle oder Eisenbahnen vorzüglicher seien, allein die Majorität ist neuerlich entschieden für die Eisenbahnen.

- 1. wegen der viel kürzeren Unterbrechung durch Frost und Reinigung*
- 2. wegen der viel geringeren Anlage- und Unterhaltskosten,*
- 3. weil der Bau viel schneller vorstatten geht,*
- 4. wegen des viel schnelleren Transportes,*
- 5. weil bei weitem nicht so viele unvorhergesehene Hindernisse in den Weg treten,*
- 6. weil während des Baues auch die kleinsten fertigen Strecken benutzt werden können".*

²¹⁾ = Vergleiche "Mittheilungen aus Nordamerika von Friedrich List, vormaligen Konsulenten des deutschen Handelsvereins", herausgegeben von Ernst Weber und E. W. Arnoldi, Hamburg 1829; erster Brief, Seite 6

List vertrat sogar einmal den Standpunkt, dass in Gegenden, wo "das Terrain sehr flach, der Boden günstig und dabei ein großer Transport an Bauholz, Marmorplatten, Mühlsteinen u. dergl. zu erwarten sei"²²⁾, Kanäle vorzuziehen seien. Mit Rücksicht auf dieses beschränkte Anwendungsgebiet der Kanäle kam List auf Grund der reichen Erfahrungen, die er in Amerika mit Eisenbahnen und Kanälen gemacht hatte, schließlich doch zu der Auffassung, dass den Eisenbahnen der Vorzug zu geben sei.

²²⁾ = 4. Brief vom 4. September 1828

Die Auffassung von der großen Eignung der Eisenbahn vor allem für das Main-Donau-Projekt verstärkte sich bei List in verhältnismäßig kurzer Zeit, nämlich von Brief zu Brief, immer mehr und schließlich sprach er überhaupt nur mehr von einem ganz Bayern durchziehenden Eisenbahn-Kommunikationssystem. Von der Verwendung von Dampftriebsmaschinen (= Lokomotiven) erwartete er einen weiteren Aufschwung der Eisenbahnen und beschrieb im vierten Brief eingehend die Anwendung dieser eben erfundenen Lokomotiven.

Während List noch in den ersten Briefen die Vorteile einer reinen Main-Donau-Verbindung eingehend geschildert hatte, schrieb er im fünften Brief, dass diese Verbindung nicht mehr die Hauptsache sei, sondern dass es sich darum handle, ganz Deutschland mit Eisenbahnlinien zu durchziehen. Er wuchs sich so immer mehr zum Vorkämpfer eines großen deutschen Eisenbahnnetzes aus und verhielt sich damals gegenüber den Kanalisierungsplänen wenn auch nicht ablehnend, so doch zurückhaltend. Als wichtigster Teil des großen deutschen Eisenbahn-Kommunikationssystems erschien ihm die hanseatisch-bayerische Eisenbahn, von der er sich einen besonders günstigen Einfluss auf Deutschlands Wirtschaft versprach.

Auf die eingehende Schilderung der Vorteile dieses großen Eisenbahnsystems haben wir hier nicht näher einzugehen. Wir möchten aber noch erwähnen, dass List seinem letzten Briefe als Anhang eine sehr interessante *"Konfrontation der Eisenbahnen und Kanäle in Hinsicht auf Kosten, auf Schnelligkeit, auf Sicherheit und Bestimmtheit des Transportes"* beilegte, deren Schlusswort ihn als ausgesprochenen Kanalgegner offenbarte. Er schrieb nämlich: *"Bei einer Vervollkommnung der Bahnfahrt, wie sie möglicherweise erreichbar ist, wären die Kanäle samt und sonders als Sümpfe zu betrachten und ihre Austrocknung und Auffüllung als eine öffentliche Verbesserung"* ²³⁾.

Doch wandelte sich diese Auffassung Friedrich List später wieder. 1837 stellte er Kanäle und Eisenbahnen auf die Gleiche Stufe.

²³⁾ = Weber-Arnoldi, a.a.O., S. 47

Die erwähnten fünf Briefe, die List vom 1. bis 5. September 1828 geschrieben hatte, wollte er nun zusammen an Baader absenden. Doch erhielt er in diesem Augenblick ein vom 18. April 1828 datiertes Schreiben seines Freundes Ernst Weber aus Gera und dieses bestimmte ihn, die Briefe nicht an Baader abgehen zu lassen, sondern sie Weber zur Publikation zu übermitteln. Im Jahre 1828 erschienen dann auch tatsächlich die fünf Briefe an Baader als *"Mitteilungen aus Nordamerika von Friedrich List"* ²⁴⁾.

²⁴⁾ = Weber-Arnoldi, a.a.O.

Noch bevor diese Publikation erschienen versandte am 2. Oktober 1828 List an Weber eine weitere Abhandlung über das Eisenbahnprojekt, die er mit einer Darstellung der Hauptvorteile der Eisenbahnen vor den Kanälen einleitete.

Diese Abhandlung veröffentlichten Weber und Arnoldi ebenfalls im Jahre 1829 unter dem Titel: *"Nachtrag zum ersten Heft der Mitteilungen aus Nordamerika, enthaltend eine weitere Entwicklung der Vortheile erstens eines Eisenbahnsystems im Innern Bayerns, zweitens einer bayerisch-hanseatischen Eisenbahn"*.

Infolge dieser Publikationen Lists und nicht zuletzt verursacht durch die rege Propaganda Baaders war der Kampf um die Frage, ob für die Main-Donau-Verbindung der Schienen- oder der Wasserweg gewählt werden sollte, auf breiter Front entbrannt.

Neben den Verfechtern des Eisenbahnprojekts gab es nämlich viele angesehene Männer, die einer Kanalverbindung das Wort redeten.

Im Gegensatz zu dem von List geplanten, ganz Deutschland durchziehenden Eisenbahnsystem hatte vor allem der königlich-bayerische Ingenieur und Geograph im topographischen Bureau des königlich-bayerischen Generalstabs, Hieronymus Stolz, in seinem 1828 erschienenen Buch:

"Entwurf eines Systems schiffbarer Kanäle im Königreich Bayern und besonders eines Diagonalkanals von Traunstein bis Bamberg" die Skizze eines vollkommenen deutschen Wasserstraßennetzes gegeben und interessante Ausführungen über die Rhein-Main-Donau-Verbindung gemacht. Im Rahmen des großen bayerischen Wasserstraßennetzes sah Stolz natürlich mit an erster Stelle den Rhein-Main-Donau-Kanal vor; er wollte jedoch diesen Kanal direkt von Frankfurt aus an die Donau leiten und wich damit von den bisher vorgeschlagenen Linienführungen erheblich ab. Doch beschäftigte sich Stolz auch mit anderen Trassen, so vor allem mit der Linie von Marktbreit über Bettinghausen nach Roßbrunn, von dort aus mittels eines Kanaltunnels nach Zell am Main und sodann direkt nach Kelheim. Auch die Schwarzach-Sulz-Linie über die Moosweiher bei Neumarkt/Oberpfalz, welche er zu einem großen Wasserspeicherbecken ausbauen wollte, beschrieb Stolz und erwähnte insbesondere noch die Linienführung von der Fossa Carolina über Ellingen, Roth und Schwabach nach Nürnberg. Bei dieser Linienführung sah Stolz einen Seitenkanal von Petersgmünd nach Ansbach vor. Da Stolz ganz Bayern mit Wasserstraßen durchziehen wollte, so schlug er unabhängig von der kürzesten, direkten Main-Donau-Verbindung auch einen Regnitzkanal Nürnberg-Bamberg und einen Pegnitzkanal Nürnberg-Bayreuth vor. Interessant waren auch die Vorschläge, die Stolz über die Abkürzung der später bei den Entwürfen des Kanalvereins und des Stromverbandes eine so große Rolle spielenden Mainkrümmung machte. Stolz sah hier hauptsächlich einen zum Teil unterirdischen Kanal vor.

Die Verbindung der Donau und des Mains durch einen Kanal behandelte auch noch im Jahre 1828 ein ungenannter Autor in der Zeitschrift "Flora"²⁵⁾.

Hinsichtlich dieser Verbindung betonte der Verfasser des erwähnten Aufsatzes, dass die kürzeste Verbindung zwischen Regensburg und Aschaffenburg den Vorzug verdienen würde, selbst wenn dieselbe höhere Kosten verursachen sollte. Diese Behauptung begründete er damit, dass im Handel der Zeitgewinn von einigen Tagen wichtig sei und dass die höheren Kosten des Kanals durch eine Erhöhung der Frachtsätze, die infolge des Zeitgewinns sehr wohl tragbar sei, bestritten werden könnten. Auch dieser Autor beharrte aber nicht eigensinnig auf der von ihm hauptsächlich empfohlenen Linienführung, sondern schlug sogar sechs Verbindungswege vor²⁶⁾:

1. mittelst der Naab, Vils, der Pegnitz und Regnitz (über Amberg und Nürnberg);
2. mittels der Altmühl, Sulz, Schwarzach, Rednitz und Regnitz (über Beilngries, Neumarkt, Wendelstein, Fürth);
3. mittelst der Altmühl, Schwarzach, Roth, Rednitz und Regnitz (über Kinding, Allersberg, Roth, nach Fürth)
4. Mittelst der Altmühl, schwäbischer und. Fränkischer Rezat, Rednitz und Regnitz (über Graben, Weißenburg nach Fürth);
5. mittelst der Altmühl und Tauber;
6. Mittelst der Wörnitz und Tauber;

Diese Verbindungswege behandelte der Verfasser eingehend und zeigte ihre Vor- und Nachteile auf. Sein Augenmerk wandte auch er den Mainkrümmungen zu und begründete eingehend die Notwendigkeit und die Möglichkeit ihrer Abkürzungen.

²⁵⁾ = "Flora", ein Unterhaltungsblatt, Jahrgang 1828, Nr. 40, S. 162 ff

²⁶⁾ = Vergleiche Flora, a.a.O. S. 162

Da demnach List (die Verfasser irrten, gemeint ist Josef von Baader) sah, dass seine Vorschläge hinsichtlich einer Rhein-Main-Donau-Verbindung durch eine Eisenbahn keineswegs allgemeinen Beifall fanden, so gab er sich mit seinen weiteren Publikationen nicht zufrieden, sondern wandte sich mit einer eigens ausgearbeiteten Denkschrift an den König selbst²⁷⁾. Diese Denkschrift können wir nicht anführen, da sie nicht mehr auffindbar ist. Sie erreichte übrigens ihren Zweck nicht, da Ludwig I. auf seinem einmal gefassten Plane der Kanalverbindung beharrte. Der König, der sich, wie oben erwähnt, schon als Kronprinz stark für den Kanal interessiert hatte, war inzwischen in seiner Auffassung bestärkt worden durch die Überreichung einer Prachtausgabe der Festschrift der Eröffnung des New York-Ohio-Kanals seitens der Regierung des Staates New York²⁸⁾.

Zwar hatte sich herausgestellt, dass der Bau des Kanals mit Hilfe des Freiherrn von Cotta und seiner französischen Gesellschaft nicht durchgeführt werden konnte, ja, die Verhandlungen, die so verheißungsvoll begonnen hatten, verliefen mit der Zeit im Sande²⁹⁾.

Durch die Vermittlung des Konsuls der Vereinigten Staaten in Bamberg, Louis Mark, erklärte sich im Frühjahr 1828 die Erie-Kanal-Gesellschaft bereit, den Bau des Main-Donau-Kanals für 10.000 \$ pro englische Meile übernehmen zu wollen. Mark stellte auch in Aussicht, dass das gesamte Kapital für den Bau in Amerika aufgebracht werden sollte. Als einzige Bedingung für die Übernahme des Baues wurde verlangt, dass von Bayern alle Schwierigkeiten, die sich mit Privaten bei Ausführung des Kanals ergäben, beseitigt werden sollten³⁰⁾.

Allerdings sprach sich gegen dieses Angebot der Amerikaner der Oberbaurat von Bürgel aus.

Er referierte nämlich dem König, dass ein Kanal von Kelheim nach Bamberg nicht als zweckdienlich erachtet werden könne, dass auch die andern, mit kleinen und schiffbar zu machenden bayerischen Kanalbauten wegen der Sommerdürre und Verschlammung nicht empfehlenswert seien, dass daher der *"soliden, dauerhaften Eisenbahn"* der Vorzug gegeben werden müsse³¹⁾.

Auch dieses Referat konnte den König nicht von seiner Überzeugung abringen, das Angebot der Amerikaner stärkte den König in seiner Haltung zu Gunsten des Kanalbaues und so gab er die Anweisung, die Verhandlungen mit den Amerikaner fortzusetzen.

²⁷⁾ = Vergleiche Häuse; *"Fr. List's gesammelte Schriften"* Band I, S. 167

²⁸⁾ = Verg. Dr. Zoepfl a.a.O., *"Bayerland"* 1894, S. 426

²⁹⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O., S. 10

³⁰⁾ = Akten des Verkehrsmuseums Nbg., VIII. Conv. 2, Nr. 5,9,11; Eheberg, a.a.O., S. 10

³¹⁾ = Aus den Akten der Handelskammer Würzburg einer Korrespondenz des Würzburger und Donauwörther Handelsrates vom März 1828; von Dr. Zoepfl entnommen; Vergleiche *Bayerland* 1894, a.a.O., S. 426

Den Standpunkt des Königs konnte es auch nicht ändern, dass in der Kammer der Abgeordneten allmählich mehr und mehr Abgeordnete dem Gedanken eines Eisenbahnprojekts zwischen Main und Donau zuneigten. Anlässlich seines Vortrages im dritten Ausschuss über den Entwurf des *"Gesetzes zur Beförderung der Landeskultur"* hatte sich nämlich der Abgeordnete Freiherr von Aretin unter der Rubrik *"Mängel von Eisenbahnstraßen zur Verbindung der Donau mit dem Rhein"* wie folgt geäußert³²⁾. *"Hiezu sind sehr beherzigenswerthe Vorschläge der Kammer übergeben worden. Ihre Ausführung würde den Rheinkreis (= die Rheinpfalz, Bayern links des Rheines) zum Hauptlande näher rücken, und in Rücksicht des Absatzes von Getreide, Wein, Obst, Salz, Eisen usw. Für das ganze Königreich von der größten Wichtigkeit seyn"*. Mit diesen Ausführungen hatte der Referent den Beifall der Kammer gefunden.

³²⁾ = Verhandlung der 2. Versammlung der Ständeversammlung des Königreiches Bayern 1827/28, S. 101, XI. Beilagenband

Anlässlich der Beratungen der Kammer der Abgeordneten über das erwähnte Gesetz hatte dann Freiherr von Aretin in der Sitzungen vom 28. August 1828 namens des dritten Ausschusses ein längeres Referat erstattet, in dem er ebenfalls wieder das Fehlen einer Eisenbahnverbindung zwischen Main und Donau beklagt hatte³³⁾.

³³⁾ = Verhandlungen der 2. Versammlung der Ständeversammlung 1827/28; S. 101, XI. Beilagenband

All dies brachte also den König von seiner vorgefassten Meinung nicht mehr ab, im Gegenteil, er gab Friedrich List (auch hier ist wieder Josef von Baader gemeint, der ja bayerischer Beamter war) sogar die Weisung, das Kanalprojekt in keiner Weise mehr zu bekämpfen³⁴⁾. (der bayerische König konnte dem in den USA lebenden Friedrich List weder Befehle noch Weisungen erteilen -Anm.) Diese Weisung war um so bedeut- samer, als sich zwar die Verhandlungen mit dem Amerikanern, deren Angebot ohne genaue Kenntnisse der Verhältnisse gemacht worden war, zerschlagen hatten³⁵⁾, dafür aber Ende 1828 die Nivellierungsarbeiten für den Kanal und die Detailtrassierung bis zur Scheitelhaltung gediehen waren, sodass der Abschluss der ersten Untersuchungen in

absehbarer Zeit in Aussicht gestellt schien.

³⁴⁾ = Vergleiche Häuser, a.a.O., S. 167

³⁵⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O.; S. 11

Am 2. Dezember 1828 konnte dann auch Pechmann dem König einen ausführlichen Vortrag über den Fortgang der Arbeiten erstatten, wobei er erwähnte, dass der Ingenieur Windscheid die Wassermengen im Bereich der Scheitelhaltung untersucht habe. Auch im folgenden Jahre hielt Pechmann stets den König über den Fortgang der Arbeiten am Laufenden und bemerkte zum Beispiel in einem Bericht vom 18. Mai 1829, dass dieser Ingenieur Windscheid ein ganz unbrauchbarer Mann sei und dass er die Verantwortung ablehnen müsse, falls dieser noch weiter verwendet werden würde ³⁶⁾. Aus diesem Bericht können wir besonders gut ersehen, mit welcher Hingabe Pechmann die Arbeiten überwacht.

³⁶⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 179, Anm. 100

Die rege Propaganda Baader und Lists hatte inzwischen mächtig gewirkt und vor allem auch das Ministerium selbst, sowie Handel und Gewerbe für die Eisenbahnpläne eingenommen. Direktor von Schenk hatte im Ministerium ein Gutachten zugunsten der Verbindung des Mains mit der Donau durch eine Eisenbahn abgeben, auf das Pechmann zwar eine Entgegnung gebracht hatte, das er aber doch nicht mehr aus der Welt schaffen konnte ³⁷⁾.

³⁷⁾ = Dr. Schanz, a.a.O., S. 33 + 34

Auch der Vorstand des Regensburger Handelsstandes, Karl Müller, hatte am 4. März 1830 beim König eine Eingabe eingereicht, welche die Erbauung einer Eisenbahn von Regensburg über Nürnberg nach Kitzingen betraf.

Der König ließ sich zwar durch all diese Stimmen für das Eisenbahnprojekt in seinem einmal gefassten Plane ebenso wenig irre machen wie früher durch die Schritte Lists, gab aber doch die Petition Müllers an das Staatsministerium des Innern hinüber. Dieses wandte sich an Pechmann und forderte ihn zum Vortrage auf. Pechmann wiederholte im allgemeinen, was er auf das Gutachten Schenks erwidert hatte, hob jedoch noch besonders hervor, dass die geplante Bahn, um immer durch ebenes Gelände zu gehen und so keine allzu hohen Kosten zu verursachen, von Regensburg nach Kelheim und von da nach Dietfurt gehen müsse. Er erklärte, es sei eigentlich ungeschickt, auf dieser acht deutsche Meilen (= 60 km) langen Strecke eine Bahn zu bauen, da man hier doch eine Wasserstraße habe, die nur etwas verbessert werden müsse. Die Gesamtlänge der geplanten Bahn gab er um etwa 12 deutsche Meilen (= 90 km) länger an als den zu erbauenden Kanal und zog hieraus ebenfalls die Folgerung, dass der Kanal vorzuziehen sei, weil er billiger zu stehen kommen werde. Die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Kitzingen hielt er übrigens für beinahe unmöglich mit Rücksicht auf das sehr hügelige Gelände ³⁸⁾.

³⁸⁾ = Vergleiche Dr. Schanz: *"Der Main-Donau-Kanal und seine Schicksale"*, Bamberg 1894, S. 34

Der Eisenbahngedanke hatte aber schon so starke Fortschritte gemacht, dass ihn selbst Pechmann in diesem Vortrag nicht ganz negieren konnte. Er beschränkte sich daher darauf, festzustellen, dass Eisenbahnen da sehr wohl am Platze seien, wo die Schwierigkeiten des Geländes die Erbauung von Kanälen unmöglich machen würden. Seine Hauptthese blieb aber doch immer, dass den Kanälen in Gegenden, die für einen Kanalbau geeignet wären, unbedingt der Vorzug gegeben werden müsse.

Der König billigte diese Ausführungen Pechmanns und sah mit Ungeduld der Vorlegung des Pechmannschen Entwurfes entgegen, der sich seiner Vollendung näherte.

Um die Gegner der Kanalidee zu bekehren und um den Schwierigkeiten, welche die Finanzierung des ganzen Projekts bot, auszuweichen, trug sich der König übrigens jetzt mit einem neuen Plan. Er wollte zunächst nur einen Kanal zwischen Nürnberg und Bamberg bauen; dieser Kanal, dessen Anlegung nicht so kostspielig war wie die Ausführung des ganzen Projekts, sollte die Vorteile und insbesondere die Rentabilität des Projekts dartun. Auf diese Weise glaubte der König den Gegnern ihre Hauptargumente nehmen zu können und für den weiteren Ausbau leichter Geldmittel bekommen zu können.

Aber auch dieser Plan scheiterte insbesondere an dem Widerstand des Nürnberger Handelsstandes, der sich auf den Standpunkt stellte, wenn schon der Kanal gebaut werden solle, so solle ihn der Staat bauen, nicht aber sollten private Kreise das Kapital für den Bau aufbringen ³⁹⁾.

Die gleiche Ablehnung erfuhr der Plan durch die meisten anderen Handelsstände.

³⁹⁾ = Dr. von Eheberg, a.a.O., S. 12

Mit Rücksicht auf die wenig erfreulichen, auf den teilweisen Ausbau der Kanalstrecke abzielenden Verhandlungen, stellte sich der Minister von Schenk auf den Standpunkt, man müsse diesen Plan wieder fallen lassen, überhaupt von der Errichtung einer Aktiengesellschaft absehen und schließlich doch den Kanal auf Staatskosten bauen. Der König war aber von der Idee, eine Aktiengesellschaft als Kanalbetreiber zu gründen, nicht mehr abzubringen, er ließ vielmehr neben dem technischen Entwurf auch einen ausführlichen Kostenvoranschlag ausarbeiten und eingehende Untersuchungen über die wirtschaftliche Seite des Projekts anstellen. Auf diese Weise hoffte er doch noch Interessenten für die Aktiengesellschaft zu gewinnen.

Mit der Vorlegung des Pechmannschen Entwurfes im Jahre 1830 und der Fertigstellung des Kostenvoranschlages Anfangs 1831 war dann das Unternehmen einen weiteren großen Schritt vorwärts gekommen und die endgültige Herstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung mittels eines Kanals in unmittelbare Nähe gerückt.

II. Der Pechmannsche Entwurf.

Der Pechmannsche Entwurf, der auf Befehl König Ludwig I. im Jahre 1832 veröffentlicht wurde, betitelte sich: *"Entwurf für einen Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main"*. Da er die Grundlage zur Verwirklichung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bildete, haben wir auf ihn näher einzugehen.

Im ersten Kapitel sprach Pechmann über die allgemeinen nützlichen Wirkungen dieses Kanals und machte hier sehr interessante volkswirtschaftliche Ausführungen.

Im zweiten Kapitel ging er dann auf die Frage näher ein, ob zur Verbindung des Mains mit der Donau einer Eisenbahn oder einem Kanal der Vorzug gebühre. Seine diesbezüglichen Darlegungen wiederholten zum Teil das, was er anlässlich seiner Erwiderung auf das oben erwähnte Gutachten Schenks⁴⁰⁾ und die Petition Müllers⁴¹⁾ gesagt hatte; wir brauchen daher hier auf diese Ausführungen Pechmanns nur insoweit einzugehen, als wir das nicht bereits oben getan haben.

⁴⁰⁾ = Vergleiche oben, S. 56-57

⁴¹⁾ = Vergleiche oben S. 57

Interessant ist vielleicht die Zusammenstellung der von den Verfechtern des Eisenbahngedankens angeführten Vorzüge der Eisenbahn gegenüber von Kanälen, die Pechmann in §.8 seines Entwurfes gab, um sich in den folgenden Paragraphen näher mit ihr auseinander zu setzen.

Diese Zusammenstellung lautet⁴²⁾:

"1. Eisenbahnen sind sowohl im Baue, als in der Unterhaltung wohlfeiler als Kanäle".

"2. Sie erfordern keine so große Bodenfläche, entziehen also der Landwirtschaft weniger fruchtbares Erdreich."

"3. Die Wirkung der Eisenbahnen ist jener der Kanäle gleich, und der Transport nicht selten wohlfeiler auf jenen (den Bahnen), als auf diesen" (den Kanälen).

"4. Der Transport auf denselben ist schneller und sicherer"

"5. Die Fahrt auf Eisenbahnen kann auch im Winter fortgesetzt werden, aber keineswegs auf Kanälen".

"6. Sie entziehen keiner Mühle Wasser, was oft durch den Bau der Kanäle geschehen muss".

"7. Sie verursachen nicht, wie sehr oft die Kanäle, Versumpfungen, welche die Umgebung ungesund machen, was auch schon allein durch das stehende Wasser in denselben bewirkt wird."

Was zunächst Punkt 1 betrifft, so bemerkte Pechmann über das Verhältnis der Baukosten der Eisenbahnen zu jenen der Kanäle, dass man dieses Verhältnis aus denen in England und Nordamerika gemachten Erfahrung ableite, dass aber dieses Verhältnis auf Deutschland mit Rücksicht auf die höheren Eisenpreise nicht angewendet werden könne. Für Deutschland berechnete er die Kosten der deutschen Meile einer nur einfachen Bahn auf 150.000 bis 200.000 Gulden, diejenigen einer Doppelbahn auf 230.000 bis 300.000 Gulden. Als Beweis für seine Berechnung zog er die Kosten der französischen Bahn von St. Etienne an die Loire, die 286.000 Gulden für die deutsche Meile betragen, und die doppelgleisige Bahn von St. Etienne nach Lyon heran, deren Kosten sogar 432.000 Gulden für die deutsche Meile ausmachten. Er kam zu dem Schlusse, dass ein Kanal im Verhältnis viel weniger kostspielig sein werde als diese beiden französischen Bahnen, dass zu mindesten eine Bahn billiger komme, dass aber der Zweck der Main-Donau-Verbindung auf jeden Fall durch einen Kanal viel besser und billiger erreicht werden könne.

⁴²⁾ = Vergleiche Heinrich Freiherr v. Pechmann: *"Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main"*, München 1832, S. 11

Hinsichtlich der Unterhaltungskosten eines Kanals behauptete Pechmann, dass sie von den Kanalgegnern zumeist viel zu hoch angegeben werden würden und stellte fest, dass

über die Erhaltungskosten der Bahnen in Deutschland noch jegliche Erfahrung fehle, dass sie aber zweifellos von den Verfechtern einer Eisenbahn zu niedrig angegeben seien.

Gegen den Punkt 2 führte Pechmann an, dass ja zur Beförderung der Güter auf der Bahn wesentlich mehr Pferde erforderlich seien als zur Fortbringung derselben Menge auf einem Kanal, dass für die Deckung des Futterbedarfes der für die Eisenbahn benötigten großen Pferdemenge ebenfalls landwirtschaftlicher Boden gebraucht werde und dass es daher mit der Ersparung an fruchtbarem Boden nicht sehr weit her sei. Auch rechnete er vor, dass beinahe mit Gras oder Klee bewachsen sein könne und folglich ebenfalls nicht der Landwirtschaft entzogen sei.

Hinsichtlich des Punktes 3 führte Pechmann aus, dass die Wirkung der Kanäle in England gleich- kommende oder noch größere Wirkung der Eisenbahnen, wenn sie überhaupt vorhanden sei, durch Umstände bestimmt sei, die für Deutschland nicht zutreffen würden. Was die auf den Kanälen billigeren Transportkosten betrifft, so betonte Pechmann unter anderem, dass der Tarif auf den Eisenbahnen in England infolge der großen Zahl der Reisenden niedriger gehalten werden könne, dass aber ein solcher Verkehr in Deutschland nicht zu erwarten sei und dass daher hier die Tarife höher sein müssten.

Über Punkt 4 sagte Pechmann, es sei ausgeschlossen, dass die Sicherheit des Transportes auf der Eisenbahn größer sei als auf dem Kanale. Er musste aber zugeben, dass die erzielbare Geschwindigkeit bei der Eisenbahn größer sei, bemerkte jedoch, dass der Gewinn an Zeit durch die Kosten der erhöhten Kraftaufwendungen für die raschere Beförderung ausgeglichen werde.

Gleichzeitig wies Pechmann gleichzeitig wies Pechmann darauf hin, dass sich auch auf einem Kanale durch Aufwendung nicht viel höherer Kosten. Eine Beschleunigung des Transportes erreichen lasse.

Hierauf kam Pechmann auf Punkt 5 zu sprechen und bemerkte hier, dass die Unterbrechung der Schifffahrt auf den Kanälen im Winter keineswegs so lange dauere, wie die Gegner der Kanäle angeben würden und dass auch die sonstigen Störungen des Verkehrs auf den Kanälen tragbar wären. Er verfehlte nicht, die für die Eisenbahn in Frage kommenden Verkehrsstörungen aufzuzeigen und suchte so auch diesen Einwand hinfällig zu machen.

Den in Punkt 5 gemachten Vorwurf, dass die Kanäle den mittels der Wasserkraft betriebenen Werken oder nützlichen Bewässerungswerken das Wasser entziehen würden, konnte Pechmann natürlich nicht widerlegen. Er wies aber darauf hin, dass man eben diese Werke und Anlagen ablösen müsse und betonte im Übrigen, dass zweifellos längs des Kanals mehr mit Wasserkraft betriebene Werke entstehen würden als vorher in dieser Gegend vorhanden gewesen waren.

Mit Entrüstung wandte sich Pechmann gegen den letzten, den 7. Punkt, und stellte fest, dass ein Kanal im Gegenteil als Entwässerungsmittel wirke und zur Trockenlegung sumpfiger Gegenden beitrage. Auch eine Stagnation des Wassers und eine dadurch hervorgerufene Verpestung der Luft in seiner Umgebung hielt er nicht für möglich, da ja durch das Durchschleusen der Schiffe das Wasser im Kanal zwar langsam aber doch stetig erneuert werde.

Nachdem so Pechmann nachgewiesen zu haben glaubte, dass die Kanäle den Eisenbahnen mindestens ebenbürtig seien, zählte er die Vorteile auf, die nach seiner Meinung die Kanäle vor den Eisenbahnen besaßen. Als Hauptvorteil nannte er die Möglichkeit des direkten Schiffsverkehrs von einem Flusslauf zum andern ohne Umladung, die Möglichkeit der Beförderung ganz großer Güter, für die eine Eisenbahn nach deren damaligen Ausmaßen nicht genügend Raum bot, sowie die Unmöglichkeit einen Kanal im Kriegsfall so schnell zu zerstören wie eine Eisenbahn.

Mit Rücksicht auf die für den Kanal sehr günstigen Verhältnisse in der Gegend zwischen dem Main und der Donau schloss Pechmann dieses Kapitel mit den Worten⁴³⁾:

"Man wird also in Deutschland, vor allem in Bayern, immer am zweckmäßigsten verfahren, die übrigens an ihrer Stelle nie genug zu preisenden Eisenbahnen nur da anzuwenden, wo die natürliche Beschaffenheit der Gegend einen Kanal zu bauen nicht gestattet."

⁴³⁾ = Pechmann Heinrich, a.a.O., S. 22

Das dritte Kapitel beschäftigte sich mit der Linienführung des Kanals.

Was diese Linienführung betrifft, so verwarf Pechmann so ziemlich alle bisher gemachten Projekte und belegte seine Ablehnung in einigen Hauptfällen mit triftigen Gründen. Ohne auf diese Begründung im einzelnen einzugehen, verweisen wir hinsichtlich der Ablehnung der Trasse über die Fossa Carolina auf die oben gemachten Ausführungen ⁴⁴⁾.

⁴⁴⁾ = Vergleiche oben S. 10

Der Pechmannsche Kanal sollte bei Kelheim beginnen, in die Altmühl aber erst nach dem Kelheimer Kanalhafen bei Gronsdorf eintreten und bis Dietfurt benutzen. Die Altmühl sollte nicht durchgängig kanalisiert werden, wohl aber sollte durch Einengung des Flussbetts auf die normale Breite eine genügende Fahrtiefe von 5 Fuß (= 1,46m) geschaffen werden. Mittelst von Durchstichen sollten die größten der vielen Altmühschleifen abgekürzt werden. Die Mühlenwehre in Schellneck, Nußhausen, Riedenburg und Eggersberg sollten durch Kammerschleusen umgangen werden. Bei Dietfurt sollte der Kanal die Altmühl verlassen und durch das Tal von Ottmaring ins Sulztal oberhalb von Beilngries führen. Mit Hilfe dieser Linienführung umging Pechmann den Schwierigkeiten, welche die für die Durchfahrt ungeeignete Steinerne Brücke bei Kottlingwörth, zwei schwer zu umgehende Mühlen, die Bierkeller bei Beilngries, welche dann tiefer als das Kanalbett gelegen hätten und die Wasserarmut der Altmühl oberhalb von Dietfurt, geboten hätten.

Der Kanal sollte dann weiter das Sulztal benützen und so die Scheitelhaltung bei Neumarkt erreichen. In das jenseits von Neumarkt beginnende Schwarzachtal sollte der Kanal nicht sofort herabsteigen mit Rücksicht auf die in demselben befindlichen großen Schluchten. Der Kanal sollte vielmehr erst hinter Schwarzenbach und Burgthann mittels einer großen Schleusentreppe das Schwarzachtal erreichen. Die Scheitelhaltung sollte im Hinblick auf diese Linienführung anstatt der bei sofortiger Benutzung des Schwarzachtals erforderlichen Länge von 6 Kilometern eine solche von knapp 24 Kilometern (= 82.000 Fuß) bekommen. Der Vorteil dieser wegen der zu durchschneidenden Bergrücken und zu überquerenden Täler zwar etwas schwierigen aber doch immerhin tragbaren Linienführung sollte sein, dass der Kanal den Hausheimer-, Ketten- und Gruberbach, sowie eine bedeutende Anzahl von Quellen aufnehmen könnte. Nach seinem Abstieg zur Schwarzach sollte der Kanal bei Feucht das Flusstal überschreiten, sich nach Überqueren der Gauchsbach-Schlucht bei Kugelhammer nach Wendelstein hinziehen und von da weiter durch den Reichswald nach Nürnberg hinwenden, wo bei der (damaligen) Vorstadt Gostenhof der geräumige Kanalhafen entstehen sollte.

Von Gostenhof ab sollte der Kanal mit der Fürther Straße beinahe parallel laufen, außerhalb des sogenannten "Rondels" diese Straße überqueren und an die Pegnitz führen. Unterhalb der Dooser Brücke sollte der Kanal die Pegnitz mittels eines Brückenbogens überqueren und sich dann auf der rechten Seite des Pegnitztales, jedoch ohne diesen Flusslauf zu benützen, nach Erlangen hinziehen. Hinter Erlangen sollte der Kanal auf eine kurze Strecke im Flussbett der Regnitz verlaufen.

Im übrigen sollte er aber auch hier als Seitenkanal angelegt werden und an Beiersdorf vorbei nach Forchheim führen. Die Führung des Kanals neben dem Bette der Regnitz sollte deshalb erfolgen, weil es nach der Auffassung Pechmanns unmöglich war, in der Pegnitz und Regnitz durch eine Kanalisierung dieser Flussstrecken die für die Schifffahrt erforderliche Fahrwassertiefe zu schaffen, weil Pechmann die 183 Bewässerungsräder zwischen Fürth und Forchheim nicht beseitigen wollte und weil ihm die schnell strömende

und in ihrer Wasserführung sehr veränderliche Regnitz für die Schifffahrt überhaupt nicht geeignet erschien.

Im vierten Kapitel besprach dann Pechmann kurz die Abmessungen des Kanals. Der Kanal sollte von Schiffen befahren werden können, die eine Länge von 80 bis 104 Fuß (= ca. 23,3 m bis 30,3 m) und eine Breite (an der Wasserfläche) von 14½ Fuß (= ca. 4,3 m) aufwiesen.

Der Tiefgang der Schiffe sollte vier Fuß (= ca. 1,16 m) betragen können.

Dementsprechend sollten die Schleusenkammern eine nutzbare Länge von 108 Fuß (= 31,5 m) sowie eine Weite von 16 Fuß (= ca. 4,67 m) besitzen.

Der Querschnitt des (wassergefüllten) Kanalbettes sollte zu 220 Quadratfuß (= ca. 18,7 m²) angenommen werden. Die Ziehwege auf beiden Seiten des Kanals sollten eine Breite von acht Fuß

(= 2,3 m) erhalten und drei Fuß (= ca. 0,9 m) über dem Wasserspiegel liegen.

Auf die übrigen Ausmaße des Kanals ging Pechmann im allgemeinen in seinem Entwurf noch nicht ein.

Das fünfte Kapitel behandelte die Wasserversorgung des Kanals. Für den Wasserbedarf des Kanals führte Pechmann folgende Ursachen an ⁴⁵⁾:

"1. Die Verdunstung, die Versickerung in den Boden und der Verlust, welcher durch die Vegetation von Wassergewächsen, welche sich nie ganz vom Kanale ausschließen lassen, entsteht."

"2. Die nie genau schließenden Schleusenthore, welche immer einen Theil des oberhalb der Schleuse befindlichen Wassers entweichen lassen".

"3. Das Durchschleusen der Schiffe"

⁴⁵⁾ = Pechmann, a.a.O., S. 33

Pechmann beschäftigte sich sodann eingehend mit diesen Ursachen und errechnete den gesamten Wasserbedarf auf 14,8 Kubikfuß in der Sekunde (= ca. 368 Liter pro Sekunde)

⁴⁶⁾ wie folgt:

	Kubikfuß pro Sekunde	
"1. für Verdunstung und Versickerung	2,65	= 65,7 Liter
"2. für den Verlust an den Schleusenthoren	1,00	= 24,8 Liter
"3. für den Wasseraufwand beim Schleusen	10,43	= 258,7 Liter
Im ganzen:	14,80	= 349,2 Liter

⁴⁶⁾ = Pechmann, a.a.O., S. 35

Diesem Wasserbedarf stellte Pechmann folgende Berechnung über die Zuleitungsmöglichkeit von Wasser im Bereich der Scheitelhaltung gegenüber.

Es sollen liefern ⁴⁷⁾:

	Kubikfuß pro Sekunde	
"1. die Sulz	5,261	= 130,5 Liter
"2. der Stadtbach Neumarkt	5,636	= 139,8 Liter
"3. der Bach der Kohlbrunnenmühle	2 443,	= 60,5 Liter
"4. der Orterbach (= der Ottosauerbach)	2,520	= 62,5 Liter
"5. Der Kettenbach / Gruberbaches	3,210	= 79,6 Liter
"6. Der Hausheimer-Bach	1,475	= 36,6 Liter
"7. Mehrere Quellen, welche einzeln nicht gemessen werden konnten, aber in der Ausdehnung der obersten Kanalhaltung von 82.000 Fuß oder von 6½ Stunden (= ca. 23,9 Kilometer) nicht unbedeutend sind, können wenigstens angeschlagen werden zu	3,000	= 74,4 Liter
	23,545	= 584 Liter

⁴⁷⁾ = Pechmann, a.a.O., S. 35

Die für die Zuleitung in Frage kommende Wassermenge betrug demnach 23,545 Kubikfuß = 0,589 Kubikmeter in Sekunde im Durchschnitt. Pechmann gab sie überdies selbst für die trockenste Witterung auf mindestens 17,66 Kubikfuß (= ca. 438 Liter) an.

Diese Wassermenge überschritt den Wasserbedarf erheblich und reichte nach der Auffassung Pechmanns auch bei ungünstigen Wasserverhältnissen für die Aufrechterhaltung des Betriebs auf dem Kanale aus.

Im sechsten Kapitel beschrieb Pechmann die wichtigsten Bauwerke des Kanals, zum Beispiel die Schleusen, die Brücken, die Brückkanäle usw. Wir haben im Rahmen dieser Arbeit hierauf nicht näher einzugehen.

Äußerst interessant war im letzten (siebenten) Kapitel die Angabe der Baukosten des Kanals, dessen Gesamtlänge Pechmann auf 592.543 Fuß = 172,440 Kilometer errechnete.

Zum Zwecke der Feststellung dieser Kosten teilte Pechmann die Kanallinie in zehn Sektionen ein und veranschlagte in diesen zehn Sektionen die Kosten folgendermaßen⁴⁸⁾:

"1. für Grundentschädigungen	480.889 fl. 12 kr."
"2. für Ausgrabungskosten	3.124.216 fl.8 kr."
"3. für 94 Schleusen	2.899.252 fl. 21 kr."
"4. für Durchlässe und Grundablässe	319.964 fl. 11 kr."
"5. für Brücken und Durchfahrten	608.200 fl. 57 kr."
"6. für Kanalbrücken und Sicherheits-Thore	402.572 fl. 41 kr."
"7. für kleinere Bauegegenstände	129.769 fl. 23 kr."
"8. für den Ankauf von Mühlen	406.000 fl. 00 kr."
"9. Für 51 Wohnungen der Kanal- ud Schleusenwärter	76.500 fl. 00 kr."
'10 für Aufsicht und Leitung des Baues	92.635 fl. 7 kr."
Summa:	8.540.000 fl. 00 kr."

fl. = Florin = Gulden kr. = Kreuzer

Die Gesamtsumme der Kosten gab Pechmann demnach mit 8 Millionen 540 Tausend Gulden an.

⁴⁸⁾ = Pechmann, Heinrich Freiherr von "Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Maine", München 1832, Seite 46, § 64

Die jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten des Kanals einschließlich des Tilgungsdienstes für das Aktienkapital berechnete Pechmann wie folgt⁴⁹⁾:

"1. Vier Prozente des Baukapitals und ein Prozent für die allmähliche Tilgung desselben, folglich fünf Prozente	= 427.000 fl."
"2. Ein Prozent für die Unterhaltungskosten aus Erfahrungen, welche hierüber in anderen Ländern an gut gebauten Kanälen gemacht worden sind	= 85.400 fl."
"3. Aufsichtspersonal	= 3.500 fl."
"4. 51 Kanal- und Schleusenwärter jeder zu 300 fl.	= 15.300 fl."
"5. Kosten der Einnahme des Kanalgeldes	= 25.000 fl."
	= 556.200 fl."

⁴⁹⁾ = Pechmann, a. a. O. =., S. 47, § 66

Zur Aufbringung dieser Kosten hielt Pechmann bei einem Verkehr von 2.224.800 Zentnern (= ca. 124.580 Tonnen) auf dem Kanal ein Kanalgeld von 15 Kreuzern pro

Zentner für hinreichend und plante nach der Tilgung des Anlagekapitals die Frachtsätze auf 3½ Kreuzer zu ermäßigen.

III. Kämpfe um die Pechmannsche Denkschrift.

Nach Veröffentlichung der Denkschrift Pechmanns, die auf Antrag des Staatsminister des Innern, des Fürsten von Wallerstein, den deutschen Herrscherhäusern, dem Bundestag in Frankfurt und den Königshäusern von London, Paris und Petersburg zugesandt worden war ⁵⁰⁾, fehlte es natürlich nicht an Kritikern derselben. Doch beschränkten sich diese Kritiker zumeist auf die bloße Ablehnung der Pechmannschen Linienführung, oder der sonstigen Angaben des Pechmannschen Entwurfes, zum Beispiel der von Pechmann errechneten Rentabilität ⁵¹⁾, ohne den Kanal als solchen abzulehnen.

Im Gegenteil, der Kampf gegen einen Kanal zur Herstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung war allmählich trotz der unentwegten Propaganda Lists für eine Eisenbahn verstummt und eine Reihe von angesehenen Männern, insbesondere Nebenius ⁵²⁾, hatten sich für den Kanal eingesetzt.

⁵⁰⁾ = Vergleiche Pechmann, *"Der Ludwigskanal"* 1854, S. 48

⁵¹⁾ = Vergleiche Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten der Stände-Versammlung des Königreiches Bayern im Jahre 1843; XI. Beilagenband S. 431

⁵²⁾ = Vergleiche Roscher *"Geschichte der Nationalökonomie in Deutschland"* 1874, S. 965; und auch *"Der deutsche Zollverein und seine Zukunft"*, Nebenius 1835, S. 329

Unter den Kritikern war es vor allem Wiebeking, der den Entwurf mit besonderer Heftigkeit angriff.

Er konnte es wohl nicht verwinden, dass man nicht ihm die Projektierung des Kanals übertragen hatte und war übrigens ein persönlicher Feind Pechmanns.

Schon vor der Veröffentlichung des Entwurfs hatte Wiebeking das Pechmannsche Projekt bekämpft; er sprach z.B. im Jahre 1831 in der Schrift *"Über das Staatsbauwesen im Königreich Bayern"* ⁵³⁾ sogar einer Eisenbahn nach Baaderschem System für den Fall das Wort, dass man eine vollkommene Wasserstraße, wie er sie vorschlug, nicht herstellen könne.

Wiebeking unterwarf nun im Juni und August 1833 die Gegend, durch welche die Scheitelhaltung geführt werden sollte, und den Abstieg des Kanals zur Donau bis Beilngries einer eingehenden Untersuchung und überreichte am 5. September 1833 ⁵⁴⁾ dem König Ludwig I. eine Denkschrift, in welche er die Unmöglichkeit der Pechmannschen Linienführung darzutun suchte.

Der König war aber von der Richtigkeit des auf seinen ausdrücklichen Wunsch hin veröffentlichten Pechmannschen Entwurfes so überzeugt, dass er auf diese Denkschrift nicht gab, sondern sie zu den Akten legen ließ.

Ungehalten über die Erfolglosigkeit seines Schrittes veröffentlichte nun Wiebeking im Jahre 1834 diese noch besser ausgearbeitete Denkschrift in seinem Buche *"Über die Verbindung der Donau mit dem Mayn, Beweis auf örtliche Untersuchung und auf die Lehre der Kanalbaukunde gegründet, dass der 1832 auf Staatskosten bekannt gemachte Entwurf zu einem Kanal zwischen der Donau und dem Mayn in der Ausführung nicht gelingen könne"* ⁵⁵⁾.

⁵⁴⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 42 ⁵⁵⁾ = erschienen 1834 im Verlag George Jaquet in München

In seiner Kritik beschäftigte sich Wiebeking eingehend mit den von ihm untersuchten Kanalabschnitten und sprach sich insbesondere gegen die von Pechmann vorgeschlagene Linienführung durch das Ottmaringer Tal aus. Nach dem Vorschlage Wiebekings sollte nun der Kanal das Tal der Altmühl bis Beilngries nicht verlassen. Von Mühlhausen ab sollte der Kanal bis zur Scheitelhaltung im Sulztal verlaufen. Die Scheitelhaltung selbst wollte Wiebeking in eine größere Nähe der schwarzach verlegen, um den für den Kanalbau ungünstigen Sandboden zu vermeiden. Heftig tadelte Wiebeking auch die von Pechmann geplante Wasserversorgung des Kanals.

Die von Pechmann auch für die trockene Jahreszeit als zur Verfügung stehend angenommene Wassermenge von 17,66 Kubikfuß (= 438 Liter) pro Sekunde, konnte nach Wiebeking nur 13,685 Kubikfuß (= 338,6 Liter) pro Sekunde betragen und zwar errechnete Wiebeking diese Zahl wie folgt ⁵⁶⁾:

Es sollte liefern:	Kubikfuß pro Sekunde
"1. die Sulz	2,000 = 49,6 Liter
"2. der Stadtbach bei Neumarkt	4,000 = 99,2 Liter
"3. Mühlbach Kohlbrunnenmühle	1,221 = 30,2 Liter
"4. Ottosauerbach	1,779 = 44,1 Liter
"5. Kettenbach	3,210 = 79,6 Liter
"6. Gruberbach	1,475 = 36,5 Liter
	13,685 = ca 339 Liter

⁵⁶⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 180, Anm. 117

Hinsichtlich der Wasserversorgung machte aber Wiebeking sogar eigene Vorschläge und berechnete, dass man zu den eben aufgeführten 13,685 Kubikfuß gewinnen könne:

- "1. Die Pilsach duch Verlegung des Leitgrabens bis zur Iberlsmühle
6,000 Kubikfuß"
- "2. Aus dem Teich der Herrnmühle und des Neuweihers
3,315 Kubikfuß"

Unter Hinzurechnung der oben errechneten 13,685 Kubikfuß pro Sekunde konnte Wiebeking somit die Gesamtmenge des gewinnbaren Wassers auf 23 Kubikfuß (= 570,4 Liter) pro Sekunde angeben.

Aber auch diese Wassermenge erachtete Wiebeking als zur Wasserversorgung des Kanals nicht hinreichend. Er brachte daher erneut seinen alten Plan der Anlegung eines Bassins in Vorschlag⁵⁷⁾ und zählte jetzt sogar sieben Standorte zur Anlegung solcher Bassins auf. Erst durch diese Wasserspeicher sollte die Wasserversorgung des Kanals endgültig gesichert werden.

⁵⁷⁾ = Vergleiche Dr. Schanz a.a.O., S. 28

Jedoch bekämpfte Wiebeking nicht nur die von Pechmann vorgeschlagene Wasserversorgung, sondern auch die von diesem vorgesehenen Ausmaße des Kanals, die er wesentlich kleiner haben wollte. Bei Anwendung kleinerer Dimensionen glaubte Wiebeking feststellen zu können, dass sich die Kosten des Kanalbaues um ein Drittel erniedrigen würden.

Auch war er der festen Überzeugung, dass kleinere Ausmaße dem Verkehrsbedürfnis vollkommen Rechnung tragen würden, sah als Normalschiff das 600 bis 800 Zentner (= 33,6 Tonnen bis 44,8 Tonnen) tragende Kanalboot vor und belegte seine Auffassung mit lehrreichen Beispielen.

Am Schlusse seines Buches forderte Wiebeking die Anfertigung eines neuen Entwurfes nach seinen Angaben, Beseitigung der Schifffahrtshindernisse und Beginn der Bauarbeiten bei Neumarkt. Vom Beginn der Arbeiten in diesem Bereich erwartete er nämlich, dass dadurch der Nachweis der Unausführbarkeit der Pechmannschen Linienführung erbracht werden würde.

Diese Angriffe Wiebekings riefen nun ganz plötzlich Verteidiger des Pechmannschen entwurfes auf den Plan. Ungenannte Autoren schrieben in der "*National-Zeitung*"⁵⁸⁾ und in der "*Allgemeinen Zeitung*"⁵⁹⁾ Erwidern, verwarfen die Pläne Wiebekings und nahmen Pechmann gegen ihn in Schutz.

⁵⁸⁾ = Vergleiche "*Bayer. Nationalzeitung*" Nr. 122,123, Jahrgang 1834

⁵⁹⁾ = Vergleiche "*Allgemeine Zeitung*" Nr. 200 vom 19.Mai, 201 vom 20.Mai, Jahrgang 1834; S. 557,561

Wiebeking war nicht minder fehdobereit und ließ diese Angriffe keineswegs unbeantwortet⁶⁰⁾.

In seiner Erwiderung vom 10. Mai 1834 machte er unter Anderem interessante Ausführungen über die von ihm schon in seiner früheren Schrift betonte Gegnerschaft gegen das 1500-Zentner-Schiff

(= 84 Tonnen), indem er darlegte, dass nicht einmal der Main solche Schiffe zu tragen vermöge.

⁶⁰⁾ = Vergleiche *"Nationalzeitung"* Nr. 151,152; Jahrgang 1834

Insbesondere interessierte es ihn auch, seine Gegner dem Namen nach kennen zu lernen und so bot er in einem kleinen Pamphlet vom 6. Juni 1834 sogar eine größere Summe an, wenn die Gegner sich persönlich nennen würden, konnte aber auch dadurch deren Namen nicht erfahren ⁶¹⁾.

⁶¹⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 181, Anm. 123

IV. Der Gesetzentwurf über die Erbauung des Kanals und seine Finanzierungsgeschichte.

Während diese Pressefehde tobte, war im Ministerium ein *"Gesetzentwurf über die Erbauung eines Kanals zur Verbindung des Rheins mit der Donau"* ausgearbeitet worden. Der Entwurf wurde im Februar 1834 von einer eigens dazu bestimmten Kommission vorberaten, der vom Ministerium des Innern der Vorstand der Obersten Baubehörde, Geheimer Rat Leo von Klenze, der Ministerialrat von Kleinschrod und der Oberbaurat Freiherr H. von Pechmann, vom Ministerium der Finanzen Geheimer Rat von Wirschingen und Ministerialrat von Knorr angehörten.

Diese Kommission beschäftigte sich u.a. auch mit der Absicht der Regierung, vier Prozent des Reinertrags des Kanals den Aktionären als Dividende zu garantieren und mit der durch Wiebeking angeschnittenen Frage, ob der Kanal mit kleineren Abmessungen gebaut werden solle.

Insbesondere der Ministerialrat von Knorr war es, der den Kanal nur für 600-Zentner-Schiffe ausbauen wollte, und darlegte, es sei nicht notwendig, dass auch die größeren Rhein- und Donauschiffe auf dem Kanal verkehren könnten.

Geheimer Rat von Klenze setzte sich dagegen für die größeren Ausmaße des Pechmannschen Entwurfes ein. Die Ausführungen Knorrs veranlassten Pechmann zu neuen Untersuchungen, auf Grund deren er feststellte, dass die Herstellung eines um etwa zwanzig Fuß (= 36 statt 54 Fuß = 10,50m statt 15,75m) schmäleren Kanals, dessen Schleusen 10 Fuß statt 16 Fuß (= 2,9m statt 4,6m) breit wären, lediglich um eine halbe Million Gulden weniger kosten würde.

Mit Rücksicht auf diese Feststellungen Pechmanns entschied sich die Kommission zur Beibehaltung der größeren Ausmaße, da ihr diese geringe Ersparnis die Vorteile der größeren Ausmaße nicht aufzuwiegen schien ⁶²⁾.

⁶²⁾ = Dr. Schanz; a.a.O., S. 182, Anm. 125

Ende Mai 1834 beschäftigte sich dann der dritte Ausschuss der Kammer der Abgeordneten mit dem Gesetzentwurf.

Der von den Ministern Freiherr von Lerchenfeld und Fürst von Oettingen-Wallerstein der Kammer am 30. Mai 1834 vorgelegte Gesetzentwurf lautete ⁶³⁾.

*Gesetzentwurf
Über
die Erbauung eines Kanals zur Verbindung des
Rheins mit der Donau.*

Seine Majestät der König haben in Erwägung der großen Vortheile, welche die Verbindung des Rheins mit der Donau, vermittels eines letztern Fluß mit dem Main verbindenden Kanales, der Agricultur, dem Handel und den Gewerben Ihres Königreiches durch ungemeine Erweiterung des Absatzes roher Producte, Beförderung des allgemeinen Verkehrs und neue Verbindungen mit den größten Communicationsmitteln des

Auslandes zuzuwenden geeignet ist, nach Vernehmung Allerhöchst Ihres Staatsrathes und mir Beyrath und Zustimmung Allerhöchst Ihrer Lieben und Getreuen, der Stände des Reiches, beschlossen, die Erbauung eines Kanales, welcher seine Richtung von bayerisch Dietfurt an der Altmühl (bis wohin dieser Fluß von der Donau bey Kellheim an schiffbar gemacht wird) in dem Thale der Sulz nach Neumarkt, von da nach Nürnberg und durch das Regnitzthal nach Bamberg nehmen wird, zu veranlassen, und unter nachstehenden gesetzlichen Bestimmungen zu genehmigen geruht.

Erstens: Die Erwerbung des in der bezeichneten Linie des Kanals gelegenen und für dessen Anlagen erforderlichen öffentlichen und Privateigenthums soll nach den Bestimmungen des Titels IV § 8 der Verfassungsurkunde und nach den Normen der hierauf bezüglichen Verordnung vom 14. August 1815 als eine zur Beförderung des äußern und inneren Verkehrs dienende gemeinnützige öffentliche Anstalt behandelt werden.

Zweitens: Zu der Ausführung dieses Unternehmens, dessen Beginnen von der Genehmigung der Staatsregierung abhängt, wird einer zu bildenden Privatgesellschaft, welcher die Staatsregierung die Entwürfe zu diesem Kanale zur Annahme vorlegen wird, das Privilegium ertheilt, und zugleich das Staatsministerium der Finanzen ermächtigt, dieser Gesellschaft, sobald dieselbe durch eine angemessene Anzahl Subscribenten sich gebildet haben wird, mit dem vierten Theile der für die Ausführung ermittelten Actiensumme als Actionär in Anwendung der im III. Titel der Verfassungsurkunde § 6 Abschnitt 4 enthaltenen Befugnis über die Veräußerung und Verwendung des Staatsguts beizutreten.

Drittens: Den Inhabern der Actien sollen die Kanalanlagen als immerwährendes Eigenthum verbleiben.

Viertens: Für die Erhebung von Kanalgebühren nach einem von der Actiengesellschaft festzu- setzenden Tarife wird derselben ferner ein Privilegium auf 99 Jahre ertheilt, unter der Bedingung jedoch, dass diese Tarifsätze ein Drittheil der Landfrachten für die gleiche Wegstrecke, nach dem Stande ihres gegenwärtigen Standes, nicht übersteigen.

Fünftens: Der Actiengesellschaft wird ferner die Zusage ertheilt, dass der Kanal zu keiner Zeit mit einer andern Auflage, unter irgend einer Benennung, als mit der auf das Areal desselben nach dem Verhältnisse der Bonitätsklasse der anstoßenden Grundstücke anrepartirten Grundsteuer belastet werden soll.

Die Staatsministerien des Innern und der Finanzen sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben

Für den Entwurf

Freiherr von Lerchenfeld Fürst von Oettingen-Wallerstein

⁶³⁾ = Vergleiche Verhdlgen der Kammer der Abgeordneten des Königreiches Bayern im Jahre 1834, V.Beilagenband, S. 230.

Der vorgelegte Entwurf, den der Ministerialrat von Kleinschrod redigiert hatte war mit einer ausführlichen Begründung versehen, in der vor allem nochmals dargelegt war, warum man eine Kanalverbindung einer Eisenbahnverbindung vorgezogen hatte. Die wirtschaftlichen Ausführungen der Motive waren wesentlich umfangreicher als diejenigen des Pechmannschen Entwurfes. Für den Kanal wurde ein als sicher anzunehmender Verkehr von 1.595.000 Zentner (= 89.320 Tonnen) errechnet und festgestellt, dass die Kanalabgaben bei dieser Verkehrsmenge zur Deckung aller Kosten ausreichen würden.

Der zweite Ausschuss der Kammer der Abgeordneten unterzog den Gesetzentwurf einer reiflichen Prüfung und ernannte den Abgeordneten J. von Utzschneider zum Berichterstatter.

Utzschneider billigte in seinem Referate im Allgemeinen die Bestimmungen des Gesetzentwurfes, schlug jedoch auch einige Änderungen vor⁶⁴⁾.

Im Eingang zum Gesetzentwurf war bei der Linienführung bereits ein sehr weiter Spielraum gelassen worden. Trotzdem wollte Utzschneider der Staatsregierung in der Linienführung noch mehr Spielraum geben und insbesondere die Frage offen lassen, ob der Kanal von Dietfurt oder Beilngries abzweigen sollte. Er beantragte daher hier die Bestimmung, wonach die Altmühl nur bis bayerisch Dietfurt schiffbar gemacht werden sollte wegzulassen, da man nicht wisse, ob sich nicht später die Notwendigkeit ergäbe, die Altmühl bis Beilngries schiffbar zu machen und erst von dort aus den Kanal wegzuführen.

Eine zweite Änderung schlug Utzschneider beim zweiten Artikel des Gesetzentwurfes vor, indem er beantragte, diesen Artikel dahin zu ändern, dass der Staat sich mit seinem Viertel erst beteiligen dürfe, wenn zwei Drittel der ganzen Aktiensumme von Privaten angenommen seien⁶⁵⁾.

⁶⁴⁾ = Vergleiche Verhandlungen der Abgeordneten für 1834, V. Beilagenband, S. 528 ff.

⁶⁵⁾ = Vergleiche den Text des Entwurfes: *"Sobald dieselbe durch eine angemessene Anzahl von Subscribenten sich gebildet haben werde"*.

Der Ausschuss billigte die Vorschläge Utzschneiders und so hatte sich die Kammer der Abgeordneten mit dem Gesetzentwurf in der Sitzung vom 14. Juli 1834 zu befassen. Nachdem sich eine Reihe von Abgeordneten für das Projekt ausgesprochen hatte, nahm die Kammer den Entwurf mit den von Utzschneider angeregten Änderungen an⁶⁶⁾.

⁶⁶⁾ = Verhandl. der Abgeordnetenkammer für das Jahr 1834, X. Beilagenband, S. 88 + 89

Der Gesetzentwurf wurde hierauf von der Kammer der Abgeordneten an die Kammer der Reichsräte hinübergegeben. Die Kammer der Reichsräte modifizierte Artikel 2 des Gesetzentwurfes dahin, dass der Staat sich mit seinem Viertel dann beteiligen dürfe, wenn nur die Hälfte (anstatt zwei Drittel) der ganzen Aktiensumme von Privaten abgenommen sei.

Nach mehrmaligen Verhandlungen zwischen den beiden Kammern wurde diese Modifizierung auch von der Kammer der Abgeordneten gebilligt.

Wenn wir die Auffassung der beiden Parlamentskammern über den Gesetzentwurf und vor allem über die in demselben vorgesehene Finanzierung des Unternehmens noch kurz skizzieren dürfen, so können wir sagen, dass folgendes die Meinung der Parlamentarier war⁶⁷⁾.

1. Der Kanal sollte nicht auf Staatskosten gebaut werden. Daher erschien jede nähere Prüfung der Baukostenvoranschläge von Seiten der beiden Kammern als unnötig, da eine solche Prüfung als Sache der Aktionäre betrachtet wurde.

2. Der Staat sollte jedoch ermächtigt werden, ein für allemal mit einem Viertel der Aktiensumme, die jedoch in den Verhandlungen immer nur zu 8.530.000 Gulden angenommen wurde, als Aktionär beizutreten. Eine Beteiligung mit einem öheren Betrage selbst bei nicht hinreichender Bausumme sollte jedoch nicht stattfinden.

3. Da der Bau nur durch eine Privataktiengesellschaft ausgeführt werden sollte, so sollte für den Staat als beitretender Mitaktionär die Hauptsicherung in der Bestimmung liegen, dass vorerst die Hälfte der Aktien abgesetzt sein musste, ehe der Staat mit seinem Viertel beitreten durfte.

⁶⁷⁾ = Verhandlungen der Abgeordneten 1843; IX. Beilagenband, S. 433

Am 1. Juli 1834 wurde dann das Gesetz ausgefertigt und publiziert. Die Aktiengesellschaft für den Kanalbau harrte ihrer Gründung.

Nach der Publikation des Gesetzes setzten auch alsbald die Bestrebungen ein, die im Gesetz vorgesehene Bildung einer Aktiengesellschaft für den Ausbau des Kanals ins Leben zu rufen.

So veröffentlichte der Ministerialrat von Kleinschrod eine Schrift: "*Die Kanalverbindung des Rheins mit der Donau nebst einem lithographierten Plan*"⁶⁸⁾, in der er zunächst über das Pechmannsche Projekt und über das Gesetz vom 1. Juli 1834 ausführliche Angaben machte. Eingehend beschäftigte er sich auch mit der Rentabilität des Kanals und berechnete den Güterverkehr des Kanals auf 1.767.100 Zentner (= 98.957 Tonnen). Diese Verkehrsmenge hielt er für die Verzinsung des Aktienkapitals für ausreichend, hoffte aber auf eine Verdoppelung dieser Frachtmenge.

Sodann begründete Kleinschrod die Rentabilität des Kanals mit dem Hinweis auf die englischen Kanäle, indem er auf deren im Verhältnis zu den englischen Eisenbahnen ungleich größere Rentabilität hinwies, und stellte fest, dass die Kosten der Güterbeförderung auf dem geplanten Kanal die Kosten der Güterbeförderung auf einer Eisenbahn weit unterschreiten würden.

⁶⁸⁾ = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., S. 48; Dr. v. Eheberg, a. a. O., S. 13

Nachdem Kleinschrod dies alles ausführlich berechnet und begründet hatte, forderte er indirekt zur Bildung der Aktiengesellschaft auf, indem er bekannt gab, dass etwaige Submissionen und Anfragen über das Unternehmen an die eigens für die Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1834 und zur Entgegennahme der Aktienzeichnungen eingesetzte königliche Ministerial⁶⁹⁾ in München zu richten wären.

⁶⁹⁾ = Dr. v.Eheberg, a. a. O.,S. 13

Aber auch diese Ministerialkommission trat energisch für die Bildung der Aktiengesellschaft ein. Die Regierungspräsidenten und die bayerischen Gesandtschaften wurden beauftragt allenthalben das Interesse weitester Kreise für das Main-Donau-Kanal-Projekt zu wecken.

Der König selbst forderte immer wieder die Regierung auf, im In- und Auslande energisch für das Projekt Propaganda zu machen. So wurden denn die Schriften Pechmanns und Kleinschrod öffentlich aufgelegt, Werbeartikel an die Presse gegeben und Übersichtskarten über das Kanal- gebiet verteilt. Ja, Ende 1834 wurde sogar Kleinschrod nach England gesandt, um unter anderem für das Projekt Werbung zu machen. Besonders erfolgversprechend schien die Tätigkeit des Geheimen Rates Nau zu sein, der als Mitglied der Rheinschiffahrtskommission in der Lage war, die ausländischen Interessenten für das

Projekt zu begeistern. Er hatte insbesondere mit einem niederländischen Dampfschiffahrtsdirektor Röntgen Unterhandlungen angeknüpft und es bestand schon die Aussicht, dass durch die Vermittlung dieses Mannes die niederländische Regierung Aktien im Wert von 5 Millionen Gulden nehmen würde.

Doch scheiterten Naus Bemühungen schließlich am dem Widerstand einflussreicher Mitglieder des holländischen Kabinetts⁷⁰⁾.

⁷⁰⁾ = Dr. von Eheberg; a.a.O., S. 15

Als auch die übrigen Bestrebungen erfolglos blieben, das Projekt vielmehr auch im Ausland mit Misstrauen betrachtet wurde, weil man im Inland so wenig Beteiligungsfreude zeigte, so schien das Projekt plötzlich wieder weit von seiner alsbaldigen Durchführung entfernt zu sein.

Da erschien das Bankhaus Rothschild auf dem Plan und trat dem Gedanken zur Bildung einer Aktiengesellschaft zum Ausbau eines Donau-Mainkanals ernstlich näher.

Durch längere, bereits seit 1833 in aller Stille durch den bayerischen Gesandten am Deutschen Bundestag mit dem Freiherrn Anselm von Rothschild angeknüpfte Verhandlungen gelang es, die Geschäftsleitung des Bankhaus Rothschild für das Projekt zu gewinnen.

Als die grundsätzliche Geneigtheit des Hauses Rothschild für eine Beteiligung an einer Aktiengesellschaft feststand, machten im Auftrage des Königs die Minister des Innern und der Finanzen eingehende Mitteilungen über die Kosten, die Jahresausgaben und die zu erwartenden Erträge des Kanals und baten das Bankhaus, entweder der Aktiengesellschaft mit einer bedeutenden Summe beizutreten oder aber das ganze Geschäft in Kommission zu übernehmen ⁷¹⁾.

⁷¹⁾ = Dr. v. Eheberg; a.a.O., S. 15

Der Umstand, dass sich eigentlich sonst niemand ernstlich für das Rhein-Main-Donauprojekt interessierte, sowie die Gefahr einer immerhin möglichen Rhein-Donauverbindung durch Südwestdeutschland versetzten das Haus Rothschild von vorneherein in eine außerordentlich günstige Position. Dies war denn auch der Grund, warum Bayern bei den folgenden Verhandlungen mit dem Bankhause mehr und mehr ins Hintertreffen kam.

Anfangs hatte sich das Haus Rothschild mit der im Gesetz vorgesehenen Garantie zufrieden gegeben, stellte dann aber nach und nach immer schwerere Bedingungen für die Übernahme zur Bildung einer Aktiengesellschaft. Bayern ging aus den oben erwähnten Gründen auf diese für das Königreich so ungünstigen Bedingungen ein, obwohl Pechmann die Konkurrenzunternehmungen nicht für so gefährlich hielt ⁷²⁾ und obwohl vielleicht der Abschluss des Vertrages mit dem Hause Rothschild nicht gar so dringlich gewesen wäre.

⁷²⁾ = Dr. Schanz, a.a.O., S. 128 Anm. 133; Vergleiche Auch "Neue Würzburger Zeitung" Nr. 311 vom 9. November 1835

Am 7. Mai 1835 wurde durch den hiezu bevollmächtigten Bundestagsgesandten **v. Mieg** in Frankfurt mit dem Hause Rothschild ein "*primitiver Vertrag*" (= entspricht dem heutigen Vorvertrag -Anm.) Abgeschlossen, der die Bedingungen feststellte, unter denen das ganze Unternehmen zustande kommen sollte ⁷³⁾.

⁷³⁾ = Verhandlungen der Kammern 1843, S. 435

Nach Artikel 1 dieses Vertrages übernahm das Haus Rothschild die Verpflichtung, sämtliche zur Privatdisposition überlassenen Kanalaktien binnen eines Jahres vollständig abzusetzen.

Dagegen verpflichtete sich die Staatsregierung, während dieser Zeit nach keiner Seite hin weder direkte noch indirekte Unterhandlungen zu gleichem Zwecke anzuknüpfen. Es war jedoch bestimmt, dass nach Ablauf dieser Jahresfrist jedem der Vertragspartner der Rücktritt vom Vertrage freistehen sollte.

Artikel 2 des Vertrages bestimmte, dass die Aktiengesellschaft nach ihrer Bildung in die durch das Gesetz vom 1. Juli 1834 zugesicherte Rechte treten sollte. Sie sollte ihre Angelegenheiten durch einen Ausschuss unter steter Oberaufsicht des Staates leiten. Nach Artikel 3 übernahm die Staatsregierung die Ausführung und Leitung des Kanalbaues und verpflichtete sich mit der Maximalsumme von 8.530.000 Gulden binnen sechs Jahren vom Zeitpunkt der Gesellschaftsgründung an gerechnet den Kanal zu vollenden und vollbetriebsfähig zur Schiff- und Floßfahrt auf ganzer Länge von Kelheim bis Bamberg im siebenten Jahre der Gesellschaft übergeben werden soll. Außerdem sollten in diesem Zeitraum auch die Schifffahrtshindernisse auf Main, Altmühl und Donau beseitigt werden und die Mindestfahrwassertiefe mit 5 Fuß (= 1,46 m) auf diesen Flüssen gesichert werden. Der Bau sollte nach jenem Plane vollzogen werden, welcher dem Gesetze vom 1. Juli 1834 zu Grunde lag und öffentlich bekannt gemacht worden war.

Artikel 4 traf die Bestimmung, dass nach hergestelltem Baue, dem Wunsche des Hauses M.A. Rothschild entsprechend, auch die Erhaltung und Beaufsichtigung (= entspricht der heutigen Betriebsleitung - Anm.) des neuen Kanals gegen eine Maximalsumme von 105.000 Gulden (jährlich) von der Staatsregierung übernommen werden sollte.

Der Artikel 5 ermächtigte das Haus Rothschild & Söhne in dem von ihm zu erlassenden Programm den Aktionären eine Verzinsung ihres Einlagekapitals in Höhe von 4 Prozent vom Tage der Einzahlung an bis zum Ablauf der sechs Baujahre und eines weiteren Jahres nach Vollendung des Baues anzukündigen.

Nach Artikel 6 sollten die durch die Bildung der Gesellschaft verursachten Kosten durch eine entsprechende Anzahl von Aktien gedeckt werden, doch sollte die Gesamtsumme aller Aktien den Betrag von 10 Millionen Gulden keinesfalls überschreiten.

Die Schlussartikel 7, 8 und 9 bestimmten endlich, dass die Genehmigung der zu entwerfenden Gesellschaftsstatuten, sowie die weiteren formellen Anordnungen zur Aktienemission der Staatsregierung vorbehalten bleiben sollten. Die Staatsregierung sollte nach erfolgter Ratifikation des Vertrages durch eine Bekanntmachung erklären, dass sie über Bildung einer Aktiengesellschaft mit dem Hause Rothschild eine Vereinbarung getroffen habe und dass sich die Aktieninhaber daher an dieses Haus zu wenden hätten. Der vom Hause Rothschild zu erlassende Einladungsprospekt soll vor seiner Veröffentlichung dem Staatsministerium zur Einsicht und Genehmigung vorgelegt werden.

Ein besonderer Artikel setzte zur näheren Bestimmung des Artikels 6 fest, dass das Haus Rothschild für den bewirkten vollständigen Absatz der zum Aktienkapital von 8.530.000 Gulden erforderlichen Privataktien binnen der festgelegten Jahresfrist eine Provision von 4 Prozent (= 225.900 Gulden) zu erhalten habe, die gleich den Zinsen durch Ausgabe einer entsprechenden Mehr-Anzahl von Aktien gedeckt werden sollte ⁷⁴⁾.

Die in dem Vertrag vorgesehene öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 14. August 1835 im Regierungsblatt ⁷⁵⁾ und verwies die Interessenten des Kanalprojekts an das Haus Rothschild. Dieses Bankhaus hatte bereits am 4. August 1834 gemäß dem Vertrage mit der Staatsregierung sein Programm, das sich übrigens ganz an die Bestimmungen des "primitiven Vertrages" hielt, vorgelegt und schritt nun, nachdem der Vertrag ratifiziert worden war, zur Emission der Aktien und Bildung einer Aktiengesellschaft.

⁷⁴⁾ = Verhandlungen a.a.O. 1843, S. 439 ⁷⁵⁾ = Nr. 45, Seite 786

Die Zeichnung der Aktien ging sehr flott vonstatten, nachdem ja der Staat Bayern eine so außerordentlich umfassende Garantie für das Unternehmen übernommen hatte. Bereits binnen dreier Monate, von der öffentlichen Bekanntmachung an gerechnet, war die ganze von Privaten aufzubringende Summe gezeichnet.

4 Millionen Gulden waren in Baden aufgebracht worden, 3 Millionen Gulden hatte das Frankfurter Stammhaus gesammelt. In Bayern selbst war nur 1 Million Gulden gezeichnet worden. Der König hatte 100.000 Gulden zur Verfügung gestellt ⁷⁶⁾.

⁷⁶⁾ = Dr. v. Eheberg, a.a.O., S. 16

Nach Schluss der Aktienzeichnung wurde dann die Gesellschaft im nächsten Jahre gegründet. Ihre Statuten wurden durch allerhöchste EntschlieÙung vom 22. März 1836 genehmigt ⁷⁷⁾.

⁷⁷⁾ = Nr. 6, S. 146

Die von der Staatsregierung im Regierungsblatt vom 23. März 1836 ⁷⁸⁾ bekannt gemachten Gesellschaftsstatuten enthielten sowohl die Bestimmungen des Gesetzes vom 1. Juli 1834, den Donau-Main-Kanal betreffend als auch die Bestimmungen des oben erwähnten "primitiven Vertrages" und des ebenfalls kurz besprochenen Programms des Hauses Rothschild.

Die erste Abteilung der Statuten beschäftigte sich mit dem Zweck, der Bildung, der Dauer und dem privilegierten Verhältnis der Gesellschaft. In dieser Abteilung waren § 4 nicht nur alle oben erwähnten, für Bayern ungünstigen Bedingungen des Hauses Rothschild nochmals aufgeführt, sondern es war hier sogar noch eine weitere, für Bayern lästige Bestimmung getroffen, die wie folgt lautete ⁷⁹⁾:

"§ 4. Die königliche Staats-Regierung hat sich nach einer Übereinkunft mit dem Hause M.A. Rothschild & Söhne zu Gunsten der Aktiengesellschaft verbindlich gemacht

1.

7. für den unwahrscheinlichen Fall, dass mit Ablauf des angenommenen Zeitraumes von sechs Jahren der Bau des Kanals nicht vollendet wäre, die ausgegebenen Aktien fernerhin bis zur gänzlichen Herstellung des Kanals für ungehinderte Schiff- und Floßfahrt mit 4 von Hundert zu verzinsen und den Gesamtbetrag jede Mal vor der Verfallzeit an das Haus M.A. Rothschild & Söhne kostenfrei zu übermachen".

⁷⁸⁾ = Verhandlungen a.a.O. IX. Beilagenband 1843, S. 443 ⁷⁹⁾ = wie vor, aber Seite 445

Die zweite Abteilung enthielt Bestimmungen über den Kanalfonds der Gesellschaft und über die Rechtsverhältnisse der Gesellschaft.

Die dritte Abteilung betraf die allgemeine Vertretung der Gesellschaft und die oberste Verwaltung ihrer Angelegenheiten. Hier war eine Generalversammlung (= entspricht der heutigen Aktionärs-Hauptversammlung -Anm.) und ein Ausschuss (Verwaltungsrat) vorgesehen.

In der vierten Abteilung endlich waren noch verschiedene Bestimmungen über Streitigkeiten usw. Enthalten.

Nach dem Schlussparagrafen 52 erlangten die Statuten von dem Augenblick an, in welchem das Bankhaus von Rothschild die Aktionäre durch die Zeitungen zur Empfangnahme der Statuten einlud, für die Aktionäre bindende Rechtskraft.

V. Die Baugeschichte des Kanals

Nachdem so alles geordnet war, wurde an die Ausführung des Kanals herangegangen. Die Oberleitung der Arbeiten wurden dem Verfasser des Entwurfes, Freiherrn von Pechmann, übertragen. Für die Ausführung des Kanalbaues wurde eine *"Instruktion"* durch eine eigens dazu ernannte, aus vier Mitgliedern bestehende Kommission ausgearbeitet ⁸⁰⁾.

Am 22. März 1836 wurde die Kanalbau-Inspektion in Nürnberg gebildet, die aus einem ersten und zweiten Vorstand und zwei Ingenieuren bestand.

⁸⁰⁾ = Vergleiche Pechmann: *"Der Ludwigskanal 1854"*

Inzwischen hatte sich Pechmann bereits Anfang März 1836 nach Nürnberg begeben, um die nötigen Anordnungen für den Beginn der Bauarbeiten zu treffen. Die Kanallinie wurde in sieben Sektionen eingeteilt. Eine jede Sektion wurde einem Ingenieur zur Ausführung übertragen. Dem leitenden Sektionsingenieur wurden mehrere Baupraktikanten als Hilfskräfte beigegeben.

Aufgabe der sieben Sektionsleiter war nun zunächst die Absteckung des Kanals und die genaue Untersuchung des Baugrundes. Auf Grund dieser Arbeiten waren die Spezialentwürfe der Erd- und Kunstbauten, sowie die Kostenvoranschläge zu erstellen ⁸¹⁾.

⁸¹⁾ = Festschrift zur feierlichen Eröffnung des Ludwigskanals -Nürnberg 1846; S. 7 ff

Als besonders zeitraubend erwiesen sich im ersten Jahre vor allem die Verhandlungen über die nötigen Grunderwerbungen. Doch machten die Arbeiten im Laufe der nächsten Jahre rüstige Fortschritte, wie aus dem anlässlich der jährlichen Generalversammlungen veröffentlichten Bauberichten hervorgeht.

Es liegt nicht im Rahmen unserer Arbeit, über diese Bauberichte und über die Verhandlungen der verschiedenen Generalversammlungen allzu ausführlich zu sprechen; vielmehr werden wir uns mit einem kurzen Überblick über die vor allem interessierenden Vorgänge in den Jahren des Kanalbaues begnügen.

Schon in der ersten Generalversammlung schlug Baron A.M. von Rothschild vor, König Ludwig I. von Bayern zu bitten, dass dem Donau-Main-Kanal in dankbarer Anerkennung der Verdienste des Königs um das Unternehmen der Name:

"Ludwig-Donau-Main-Kanal"

beigelegt werden dürfe ⁸²⁾.

Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen und es wurde dem König gleichzeitig mit dieser Bitte eine Dankadresse übersandt.

⁸²⁾ = Auszüge aus den Protokollen der 1. Generalversammlung der "Actiengesellschaft für den Ludwigs-Donau-Main- Kanal" 1836; Seite 11

Der König beantwortete diesen Schritt der Generalversammlung mit einem Schreiben, in dem er seine Bereitwilligkeit ausdrückte, dem Kanal seinen Namen zu geben, und für das Angebot der Generalversammlung dankte. Der Name "Ludwigs-Kanal" wurde der Wasserstraße jedoch erst später, nämlich durch allerhöchste Entschliebung vom 5. August 1840 beigelegt ⁸³⁾.

⁸³⁾ = Festschrift zur Eröffnung des Kanals, Nürnberg 1846; Seite 13

Was nun den Ausbau des Kanals betrifft, so wurde während der Bauzeit von dem ursprünglichen Entwurf Pechmanns zwar nicht bezüglich der Hauptrichtung des Kanals abgewichen, wohl aber so manche Abänderung vorgenommen, deren Zweckmäßigkeit

sich im Laufe des Baues heraus- stellte ^{**}).

^{**}) = Als Beispiel für eine notwendige Trassenverschiebung sei die Scheitelhaltung angeführt: Ursprünglich sollte diese von ihrem Anfang südlich von Neumarkt-Sengenthal nur rund 6 Kilometer lang bis zum heutigen "Berliner Ring" nördlich der Neumarkter Altstadt verlaufen und von dort mittels einer Schleuse in das Tal der Schwarzach absteigen, an Burgthann vorbei bis Wendelstein neben der Schwarzach verlaufen und erst ab Wendelstein die Richtung nach Nürnberg durch den Reichswald einschlagen. Die sich erst bei der beginnenden Bauausführung herausstellende Unmöglichkeit, die "Schwarzach-Brücke" bei Gsteinach mit dem Kanal zu durchqueren, zwangen zu der bestehenden Linienführung mit der nun 24 Kilometer langen Scheitelhaltung, aber 26 zusätzlichen Schleusen zwischen dem nördlichen Ende der obersten Kanalhaltung bei Burgthann-Rübleinshof und der ursprünglich projektierten Trasse ab Wendelstein. -Anmerkung des Bearbeiters)

Der zunächst in Angriff genommene Ausbau der Strecke Nürnberg - Bamberg ging verhältnis- mäßig reibungslos von statten. Vom Pechmannschen Entwurf wurde auf dieser Strecke hauptsächlich bei Erlangen abgewichen, indem man hier nicht, wie im Planentwurf vorgesehen, auf eine kurze Strecke das Flussbett der Regnitz benutzte, sondern den Kanal am Fuße des Burgbergs entlang führte ^{***}) ⁸⁴).

^{***}) = Die Anregung zu dieser Änderung kam von Pechmann selbst nach dem er sich mit der Örtlichkeit besser vertraut gemacht hatte. Um Platz für den Kanal zwischen Regnitz mit ihren Mühlen und Hammerwerken und der Hauptstraße nach Bamberg (heutige B4) zu bekommen wurde der Fuß des Burgberges abgegraben und die Bamberger Straße um knapp 6 Meter auf den Berg zu in den gewonnenen Platz verschoben; die Kanaltrasse lag in diesem Bereich auf der ehemaligen Straßentrasse. -Anmerkung des Bearbeiters)

⁸⁴) = Festschrift zur Kanaleröffnung -Nürnberg 1846, Seiten 7 + 8

Die Arbeiten auf dieser Strecke waren bald beendet und so konnte die Strecke Bamberg - Nürnberg bereit seit dem 5. Mai 1843 befahren werden ⁸⁵).

⁸⁵) = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., Seite 52

Schwieriger gestaltete sich der Ausbau zwischen Nürnberg und Kelheim. So stellte sich z.B. während des trockenen Sommers 1842 heraus, dass man im Altmühltal den Vorschlägen des Pechmannschen Entwurfes nicht folgen konnte, sondern dass man diesen Fluss durch Erbauung von 7 weiteren Staustufen samt zugehöriger Umgehungsschleusen kanalisieren musste. Auch sonst ergaben sich hier im Ausbau manche Verzögerungen, aber immerhin konnte auch diese Strecke mit kleinen Unterbrechungen im Jahre 1845 befahren werden ⁸⁵).

⁸⁵) = Vergleiche Dr. Schanz, a.a.O., Seite 52

Eine weitere Abweichung vom ursprünglichen Plane Pechmanns ergab sich endlich noch auf der überaus schwer herzustellenden Scheitelhaltung des Kanals. Hier konnte für die Vermehrung des Speisewassers durch die im Pechmannschen Entwurf nicht vorgesehene Einleitung der Pilsach gesorgt werden ⁸⁶).

⁸⁶) = Festschrift zur Kanaleröffnung, -Nürnberg 1846; S. 8

Da der Kanal, wie oben erwähnt, schon während des Ausbaues teilweise in Betrieb genommen wurde und nachdem der Kanal tatsächlich in der Hauptsache mit dem Ablauf des sechsjährigen Bautermins in der Fertigstellung begriffen war, wurde infolge einer Vereinbarung der Staatsregierung mit der sechsten Generalversammlung der Aktionäre im Oktober 1841 eine "vorläufige Kanalordnung" am 9. Januar 1842 bekannt gemacht, welche die vom König genehmigten Bestimmungen über Einrichtung, Verwaltung und Benutzung des Kanals und seiner Anlagen samt aller Tarife enthielt.

Besonders unangenehm machte sich während des Ausbaues die Gewissheit bemerkbar, dass man mit der festgelegten Bausumme von 8.530.000 Gulden (Pechmann hatte ursprünglich mit 8.540.000 Gulden gerechnet) den Kanal nicht vollenden werde können. Es wurde daher 1842 eine neue Kostenberechnung durchgeführt, welche eine Reihe neuer Kostenstellen aufwies, wie z.B. Ausgaben für Hafeneinrichtungen (Kräne und Lagerhäuser), Kosten für Straßen- und Wegeumlegungen sowie zusätzliche Abdichtungsarbeiten an verschiedenen Kanalabschnitten. Diese Kostenneuberechnung

vom November 1842 ergab die Summe von 13.533.868 Gulden ⁺⁺⁾.

⁺⁺⁾ = Schon 1839 wurden die Kanalbaukosten neu berechnet; das Ergebnis waren 11.172.810 Gulden. Auch dieser Voranschlag musste 1840 auf 12.341.739 Gulden erhöht werden ⁸⁷⁾.

⁸⁷⁾ = Verhandlungen der Parlamentskammern; a.a.O., S. 451

Der Grund für diese Überschreitung des ersten Kostenvoranschlages lag vor allem in der Wertsteigerung von Grund und Boden, sowie in einer Erhöhung der Arbeitslöhne. Auch die Abweichungen vom ursprünglichen Entwurf, z.B. der oben erwähnte Ausbau der Altmühl als Kanal verursachte eine Mehrung der Kosten.

Die Überschreitung des Kostenvoranschlags hatte zur Folge, dass bereits am 23. Mai 1841 das gesamte Baukapital von 8.530.000 Gulden aufgebraucht war. Die Baukasse hatte nämlich aus dem Aktienvermögen folgende Einzahlungen erhalten ⁸⁸⁾:

Im Jahre 1836:	507.000 fl. = Gulden
Im Jahre 1837:	1.293.000 fl.
Im Jahre 1838:	2.100.000 fl.
Im Jahre 1839:	2.100.000 fl.
Im Jahre 1840:	2.000.000 fl.
bis Mai 1841:	530.000 fl.

In Summa: 8.530.000 fl.

⁸⁸⁾ = Verhandlungen der Parlaments-Kammern a.a.O., S. 449

Im fünften Jahre des Kanalbaues erhielten die Aktionäre ihre Zinsen nur teilweise und im sechsten Baujahr überhaupt nicht mehr.

Auf Grund des Vertrages mit dem Hause Rothschild und der Gesellschaftsstatuten ging nun von dem Zeitpunkt der Aufzehrung des ganzen Baukapitals die Baulast für den endgültigen Ausbau des Kanals auf den Staat über. Ab dem 30. Juni 1842 musste der Staat auch für die (vierprozentige) Verzinsung des gesamten Aktienkapitals von 10 Millionen Gulden aufkommen, da an diesem in den Verträgen mit Rothschild und der Gesellschaft festgelegten Stichtag der Kanalbau noch nicht vollendet war. Es war deshalb nicht verwundern, wenn jetzt die Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und deren Aktionären mit der Staatsregierung, die über nebensächlichen Fragen schon früher zum Teil bestanden ⁸⁹⁾, immer größer wurden und wenn sich jetzt auch die Parlamentskammern mit der Angelegenheit befassten.

⁸⁹⁾ = Verhandlungen ...; a.a.O., IX. Beilagenband 1843, S. 448

Obwohl die oben behandelten, für Bayern so überaus ungünstigen Bestimmungen der Verträge und Statuten allgemein bekannt gemacht worden waren und obwohl schon längst offenkundig war, dass der Kostenvoranschlag für das Unternehmen überschritten werden würde, hatten sich die beiden Parlamentskammern lange Zeit um nichts gekümmert. Im Gegenteil, im Jahre 1837 und sogar noch im Jahre 1840 sprachen die Parlamentarier in zwei Adressen an den König ihre Bewunderung und ihre Zufriedenheit über die rasche Förderung der Angelegenheit aus ⁹⁰⁾.

⁹⁰⁾ = Dr. Schanz 1894, a.a.O., S. 54

Im Jahre 1843, als die oben geschilderte Haftung des Staates eingetreten war, hielt nun der Abgeordnete Graf von Butler vor dem zweiten Ausschuss der Kammer der Abgeordneten einen ausführlichen Vortrag über den Stand des Kanalbaues und über die durch das Unternehmen für den Staat entstandenen Lasten.

Butler gab zunächst einen kurzen Überblick über die Entstehung des Kanals, sowie über die Verhandlungen des Jahres 1834. Er schilderte sodann die Verhandlungen der

Staatsregierung mit dem Hause Rothschild, besprach ihr Ergebnis, den sogenannten "primitiven Vertrag" und das hierüber erlassene Programm des Hauses Rothschild und ging schließlich auf den Inhalt der Gesellschaftsstatuten näher ein. Hierauf zog Butler aus diesen Verträgen und Abmachungen die sich für den Staat ergebenden Folgerungen und beleuchtete eingehend die finanziellen Verpflichtungen des Staates.

Nach einem Überblick über den damaligen Zustand des Kanalbaues untersuchte Graf von Butler die Frage, ob tatsächlich die Haftung des Staates gegeben sei. Den Aufwand des Staates für den definitiven Kanalausbau auf Grund des letzten Kostenvoranschlages berechnete Butler auf 5.003.368 Gulden, stellte aber fest, dass sich diese Summe mit Rücksicht auf die zu erwartenden Einnahmen aus dem Kanalbetrieb vielleicht 4.777.833 Gulden ermäßigen könnte.

Im zweiten Teil seines Referates gab Butler ein ausführliches Gutachten über den zu missbilligenden Abschluss des Vertrags mit dem Hause Rothschild durch das damalige Ministerium ab, prüfte die Frage der Verantwortlichkeit der in Frage kommenden Minister und behandelte schließlich noch eingehend das Thema, inwieweit die abgeschlossenen Verträge mit Rothschild anerkannt werden könnten und inwieweit den schon teils wirklich verausgabten, teils nur angewiesenen außerordentlichen Geldzuschüssen die Zustimmung der Ständeversammlung nachträglich erteilt werden solle.

Das Ergebnis seines langen Referates fasste Butler in folgendem Antrag an die Kammer vom 2. Juni 1843 zusammen ⁹¹⁾:

1. *"Die hohe Kammer möge beschließen:*

Es sey gegen den Herrn Fürsten von Wallerstein, als vormaliger Minister des Innern, wegen vorsätzlicher Verletzung der Staats-Verfassung, und zwar der Bestimmungen im Titel VII § 2 und § 11 der Verfassungsurkunde mit dem Hause Rothschild, eine förmliche Anklage zu stellen, und seyen dies Anklagepunkte an einen besondern Ausschuss zur Prüfung zu verweisen".

Doch wollte Butler diesen Antrag nur für den Fall gestellt haben, dass er die Zustimmung der Mehrheit des 2. Ausschusses erhielt.

2. *"Dem am 7. Mai 1835 mit dem Handelshause M.A. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. Main abgeschlossenen Vertrage, sowie die genehmigten Statuten vom 22. März 1836 nachträglich die ständische Anerkennung hinsichtlich der daraus für das Staats-Aerar erwachsenden pekuniären Haftungen für die garantierte Bau- und Unterhaltssumme zu erteilen, dagegen aber*

3. *die eben darin enthaltenen Haftungen für Zinsenzahlungen an die Aktionäre vom Oktober 1844 an, nicht anzuerkennen, vielmehr gegen jede weitere Verwendung auf diesen Zweck Verwahrung einzulegen.*

4. *Es sey demnach den im Budget-Nachtrage vom 8. März d. Jahres sub Nr. 55,56 und 57 enthaltenen a Conto des Reichs-Reserve-Fondes resp. der Erübrigung der III. und IV. Finanzperiode theils schon verausgabten, theils zur Verausgabung creditirten Posten im Gesamtbetrage von 531.368 fl. die ständische Zustimmung nachträglich zu erteilen.*

Der zweite Ausschuss billigte den Eventualantrag 1 nicht, erteilte jedoch den Anträgen 2, 3 und 4 seine Genehmigung.

Auch die Kammer der Abgeordneten nahm den Antrag in der vom Ausschuss gebilligten Form an und genehmigte ein neues Postulat für den Kanalbau von 2.611.745 Gulden ⁹²⁾, machte aber den Vorbehalt, dass die Genehmigungen für die aus den Erübrigungen (= sind nicht verbrauchte Finanzen in den 2jährigen Staatshaushalt) der 3. und 4. Finanzperiode bereits entnommenen 5.531.368 fl. erteilt werde ⁹³⁾: *"unter ausdrücklicher Verwahrung gegen die Anerkennung des Vertrages vom 7. Mai 1835 und der Satzung vom 22. März 1836 vom ständischen Standpunkte aus und unter weiterer Verwahrung gegen das bei dem Vertragsabschlusse und Vollzuge an den königlichen Ministern an den*

Tag gelegte und bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zuwiderlaufende Verfahren".

⁹²⁾ = Dr. Schanz 1894, a.a.O., S. 54

⁹³⁾ = Dr. Schanz, a.a.O., S. 55

Die Kammer der Reichsräte war mit diesem Beschluss einverstanden und billigte ausdrücklich den das Verhalten der Minister verurteilenden Passus.

So war der weitere Ausbau des Kanals sichergestellt und machte trotz der bedeutenden Zwischenfälle, wie z.B. der Senkung eines Teils der Flügelmauer am Schwarzach-Brückkanal und des Durchbruchs der Kanaldämme oberhalb Bamberg am Bughof infolge des außerordentlichen Hochwassers der Regnitz vom 29. März 1845 so große Fortschritte ⁹⁴⁾, dass bis 25. August 1845 die durchgehende Kanalverbindung in der ganzen Längenausdehnung endlich hergestellt werden konnte ⁹⁵⁾.

⁹⁴⁾ und ⁹⁵⁾ = Festschrift zur Kanaleröffnung 1846, a.a.O., Seiten 11 und 13

Pechmann allerdings konnte diesen Abschluss des Unternehmens als dessen Leiter nicht mitfeiern: er war als Opfer der schlimmen Finanzlage des Unternehmens im Jahre 1843 und wegen der Meinungsverschiedenheiten mit dem zweiten Bauvorstand Friedrich Beyschlag und seinen Vorgesetzten in der Obersten Baubehörde von seinem Dienst entbunden worden und in den Ruhestand versetzt worden ⁹⁶⁾.

⁹⁶⁾ = Auch Friedrich Beyschlag, noch zum Oberbaurat befördert, wurde entlassen. Heinrich von Pechmann wurde 1847 rehabilitiert und der König verlieh ihm aus eigener Hand das Großkomturkreuz des Zivildienstordens.

Vergleiche Dazu: *"Über die Abberufung des Baumeisters des Ludwig-Kanals vom Bau desselben und ..."*, München 1843 und *"Der Ludwigskanal ..."*, Nürnberg 1854

Der Kanal, der mit einem Gesamtaufwand von 17.433.759 Gulden erbaut worden war, konnte am 2. Juli 1846 betriebsfertig an die Aktiengesellschaft übergeben werden. Noch am gleichen Tage wurde der Vollbetrieb auf dem Kanal eröffnet. Das für die damalige Zeit zweifellos epochale Werk war vollendet und gab Anlass zu den schönsten Hoffnungen. In berechtigtem Stolz konnten daher auf dem am 15. Juli 1846 enthüllten Kanaldenkmal am Burgberg zu Erlangen die Worte angebracht werden:

**"Donau und Main
Für die Schifffahrt verbunden
Ein Werk von Carl dem Großen versucht
Durch Ludwig I. Koenig von Bayern
Neu begonnen und vollendet"
MDCCCXLVI.**

§ 5. Kritik des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Die großen Hoffnungen, die sich an den Ausbau des Ludwig-Donau-Main-Kanal geknüpft hatten, sollten sich nicht erfüllen. Zwar war anfangs, kurz nach der Eröffnung des Kanals, der übrigens durch Gesetz vom 4. März 1852 vom Staat übernommen wurde, eine Zunahme der jährlich beförderten Gütermenge festzustellen. Bis ungefähr Mitte des 19. Jahrhunderts gab es denn auch viele Optimisten, die mit einem Aufschwung des Kanals rechneten. So z.B. träumte vor allem Pechmann davon, dass der Kanal *"einst vielleicht der wichtigste in unserm Welttheil seyn werde"* ⁹⁷⁾.

Aber schon bald, nur zu bald zeigten sich deutlich die Zeichen des Verfalls. Nachdem der Kanalverkehr im Jahre 1850 mit 196.000 Tonnen den Höhepunkt erreicht hatte, ging der Verkehr unaufhaltsam zurück. Wir lassen kurz folgende Zahlen sprechen ⁹⁸⁾:

Die Gesamtbeförderung betrug:

im Jahre 1872	.	.	122.000 Tonnen
im Jahre 1879	.	.	91.000 Tonnen
im Jahre 1900	.	.	138.000 Tonnen
im Jahre 1909	.	.	67.000 Tonnen
im Jahre 1912	.	.	63.968 Tonnen

⁹⁷⁾ =Pechmann: *"Entwurf für einen Kanal ..."*, München 1834, S. 5 ff; *"Der Ludwigskanal ..."*, 1854, Seiten 6 u. 121

⁹⁸⁾ = *"Denkschrift über den Ludwig-Donau-Main-Kanal und sein etwaiger Ausbau für 200-Tonnenschiffe"*, Kgl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, München 1914

Die Gründe für den Rückgang des Verkehrs auf dem Kanale sind mannigfaltig und wenn wir die hauptsächlichsten hier kurz zusammenfassen, so können wir wohl sagen:

Die ungenügenden Abmessungen des Kanals und die damit verbundene geringe Leistungsfähigkeit desselben machten ihn unfähig den scharfen Konkurrenzkampf mit den im letzten Jahrhundert (= das 19. Jahrhundert!) und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts immer mehr ausgebauten Eisenbahnen erfolgreich aufzunehmen. Ja, vor allem mit Rücksicht auf das zeitliche Zusammenfallen zwischen dem Aufkommen der ersten Eisenbahnen und der Eröffnung des Kanals müssen wir heute feststellen, dass man einen schlechteren Zeitpunkt für die Verwirklichung der Kanalidee wohl kaum hätte finden können. Hätte man sich einige Jahrzehnte früher zum Bau eines Kanals entschlossen, anstatt die kostbare Zeit mit langen Überlegungen, fruchtlosen Kritiken und unhaltbaren Berechnungen zu vergeuden, dann wäre vielleicht dem Kanal ein günstigeres Schicksal beschieden gewesen.

Bei einem Ausbau zu Beginn des 19. Jahrhunderts wäre der Kanal noch nicht im Konkurrenzkampf mit der Eisenbahn gestanden, der Güterverkehr hätte sich zum großen Teil bereits auf den Kanal konzentriert gehabt und der Kanal wäre vor allem bis zum Aufkommen der Eisenbahnen so ziemlich amortisiert gewesen. Es wäre dann in der Folgezeit wohl viel leichter gewesen, den Kampf durch niedrigere Tarifsätze für die Wirtschaft rentierlich zu gestalten und man hätte dann auch bereits viel eher die Mittel aufgebracht zum zeitgemäßen Ausbau der Rhein-Main-Donau-Verbindungsstraße. Denn nur durch einen Ausbau zur Großschifffahrtsstraße konnte man den moderner Verkehrsmittel und dem durch sich bedingten rascheren Verkehr Rechnung tragen.

Ein weitere Grund für das Misslingen der Kanalidee, die im Ludwigs-Donau-Main-Kanal zur Verwirklichung gelangen sollte, war der Umstand, dass die Donau und der Main für die Schifffahrt durchaus keine günstigen Voraussetzungen boten. Die beiden Flüsse, die der Kanal verbindet, wiesen so viele Hindernisse für die Schifffahrt auf, dass diese auch dann nicht zur Blüte hätte gelangen können, wenn der Kanal bessere Verkehrsmöglichkeiten gehabt hätte.

Zwar finden wir schon bald nach Fertigstellung des Kanals schüchterne Versuche zur Kanalisierung von Main und Donau, aber diese Versuche blieben immer in den Anfängen stecken und brachten nicht die gewünschten Verbesserungen der Schifffahrtsverhältnisse, welche allein die Voraussetzungen für eine aufstrebende Schifffahrt geschaffen hätte.

Stark Verkehrs erschwerend wirkten auch die vielen Schleusen mit ihren längeren Schleusungs- und Wartezeiten und die langsame Kanaltreidelei. Beides Umstände, die den Anforderungen an eine Wasserstraße heutzutage Hohn sprechen. Die sich weiterentwickelnde Technik der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit ihrer Forderung einer immer effektiveren Ausnutzung von Zeit und Transportressourcen machte den Kanal unrentabel und damit unnütz.

Wer lächelt nicht heute über das Bild, das sich dem Beschauer bietet, wenn er den schmalen Kanal erblickt, auf dessen bescheidenen Anlagen sich nur höchst selten ein kleiner Schleppzug bewegt, der womöglich noch dazu in der heutigen Zeit der Maschinenkraft von Pferden "getreidelt" wird. Fürwahr, wer dies beschauliche Bild erblickt, der gewinnt nicht den Eindruck, dass er sich an der Verbindungstelle der zwei größten Stromgebiete unseres Kontinent, am Berührungspunkt der Donau und des Rheins befindet.

Die Einnahmen, welche aus den Schifffahrtsabgaben flossen, waren bei weitem nicht hinreichend, auch nur einen nennenswerten Teil seiner Betriebskosten zu decken. Mit Recht konnte einmal Staatsminister von Seidlein sarkastisch aber treffend behaupten, die besten Einnahmen aus dem Ludwigs-Donau-Main-Kanal würden alljährlich durch den Ertrag der dem Kanal entlang gepflanzten Obstbäume und der Verpachtung von Fischereirechten erzielt werden.

Mit Rücksicht auf den beklagenswerten Zustand des Kanals und auf seinen unaufhaltsamen Niedergang tauchten daher gegen Ende des 19. Jahrhunderts allmählich Pläne für seinen Ausbau zu einer wirklichen Großschifffahrtsstraße auf.

Die Schilderung dieser Pläne und ihres endlichen Gelingens ist den übrigen Abschnitten der vorliegenden Arbeit vorbehalten und wir können uns an dieser Stelle darauf beschränken, festzustellen, dass es noch harter Arbeiten und aufreibender Kämpfe von Seiten des Kanalvereins, des Main-Donau-Stromverbandes und der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft bedurfte, bis der Ausbau unserer Völker verbindenden Wasserstraße zum Großschifffahrtsweg als gesichert gelten konnte.