

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

Die Rhein-Main-Donau-Verbindung in ihrer neuzeitlichen Entwicklung  
Abschnitt IV mit Abschnitt VI bearbeitet von Dr. Josef Held.

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

## **IV. Abschnitt – Der Bayerische Kanalverein**

### **§ 6. Gründungsgeschichte der Bayerischen Kanalvereins**

#### **1. Aufgreifen des Rhein-Main-Donau-Projekts durch den Prinzen Ludwig von Bayern.**

Aus all dem, was im ersten Teil der vorliegenden Arbeit über den Ludwigs-Donau-Main-Kanal gesagt wurde, geht schon von selbst hervor, dass dieser Kanal nie eine wirtschaftliche Bedeutung erlangte, sie auch nie erlangen konnte.

Es hat denn auch gegen Ende des 19. Jahrhunderts, ja zum Teil schon weit früher, stets Männer gegeben, die bei aller Würdigung der Verdienste Ludwig I. um den Kanal doch die Unwirtschaftlichkeit der bestehenden Anlagen nicht verkannten und die nach Schaffung einer wirklich nützlichen und brauchbaren Kanalverbindung, nach einer "Großschiffahrtsstraße" riefen.

Begünstigt wurden die Bestrebungen dieser Männer durch die Mainkanalisierung von der Mainmündung bis Frankfurt, einer 33 Kilometer langen Mainstrecke, für die 1868/69 die ersten technischen Pläne fertiggestellt wurden und die nach 19 Jahren vollendet war. Diese vorerst ganz kurze "Großschiffahrtsstraße" zeigte nur zu deutlich die ungeheuren Vorteile, die der Ausbau zunächst des Mains bis Aschaffenburg bzw. Bamberg und sodann des Ludwigs-Donau-Main-Kanals zur Großschiffahrtsstraße nach sich ziehen würde.

Noch bedeutender und wichtiger aber war es, dass dem Gedanken eines Ausbaues des Kanals in dem damaligen Prinzen Ludwig von Bayern ein begeisterter, warmer und zielbewusster Freund und Förderer entstand. Gerade zur rechten Zeit erfasste der kluge Prinz die Bedeutung einer wirklichen Großschiffahrtsstraße für Bayern und damit für ganz Deutschland, um dann mit all seiner Macht und seinem Einfluss sich für den Gedanken der verbesserten Rhein-Main-Donau-Verbindung ein- zusetzen und ihn auch durchzukämpfen bis zu seinem endgültigen Sieg. Aber ein derart einflussreicher Verfechter des Gedankens einer Großschiffahrtsstraße tat auch bitter not; denn nur zu sehr hatte man sich vor allem in den maßgebenden Kreisen Bayerns, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, durch die unbefriedigenden Erfahrungen mit dem Kanal entmutigen lassen mit dem Erfolg, dass man das Heil und die wirtschaftliche Wohlfahrt Bayerns ausschließlich in den immer größeren Aufschwung nehmenden Eisenbahnen und in der weiteren Pflege dieses Verkehrsmittels suchte.

Mut, großer Mut gehörte dazu, als sich Prinz Ludwig, um den Gedanken eines weiteren Ausbaues der wichtigen bayerischen Wasserstraßen wieder erneut zu beleben, entschloss, seine berühmte Rede in der bayerischen Reichsratkammer am 18. Dezember

1891 zu halten, in der er, der doch dereinst bestimmt war Bayerns Geschicke zu leiten, einen Aufsehen erregenden verkehrspolitischen Plan entwickelte. Wegen ihrer großen Bedeutung lassen wir hier die Rede im Wortlaut folgen:

*"Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal spielt unter unseren Staatseinnahmen seit Jahren eine traurige Rolle. Er schließt immer statt mit Mehreinnahmen mit Mehrausgaben ab. Dies an und für sich meiner Ansicht nach nicht bedenklich. Haben wir doch eine Masse anderer Verkehrsanstalten, die in ähnlicher Lage sind. Ich erwähne vor allem die Staatsstraßen, deren Unterhalt große Summen kostet und die, da wir glücklicherweise keine Straßenmaut haben, nur Ausgaben verursachen und keine Einnahmen bringen können. Ich weise auf gar manche Eisenbahnstrecke hin, die, wenn man sie von anderen Netzen trennen würde, gewiss mehr kosten als eintragen würden.*

*Eine andere Sache ist es, ob der Kanal, wie er jetzt besteht, den Zweck erfüllt, zu dem er gebaut ist. Bekanntermaßen hat schon Karl der Große sich mit dem Gedanken getragen, das Donau- mit dem Rheingebiet in Verbindung zu setzen. Zeuge hiervon ist die noch bestehende Fossa Carolina in der Nähe von Treuchtlingen. Über 1000 Jahre später hat der höchstselige König Ludwig I. den Gedanken ausgeführt und den Ludwig-Donau-Main-Kanal gebaut, der die Donau bei Kelheim verlässt und in der Nähe von Bamberg in den Main mündet.*

*Die Vollendung des Kanals fiel in eine für den Kanal unglückliche Zeit. Um dieselbe Zeit wurde der Bau des bayerischen Eisenbahnnetzes eigentlich erst begonnen. Seit der Zeit wurden immer mehr Eisenbahnen gebaut. Der Kanal war und ist nicht in der Lage, die Konkurrenz der Eisenbahn zu ertragen. Infolgedessen war in früheren Jahren oft die Rede davon, den Kanal ganz aufzulassen oder ihn in eine Eisenbahn umzuwandeln.*

*Glücklicherweise ist das nicht geschehen.*

*Allerdings, eine Wasserstraße, die den Anforderungen der Neuzeit entspricht, ist der Kanal nicht, und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil seine Dimensionen viel zu klein sind.*

*In der Neuzeit, in der so viel für die Verbesserung der Wasserstraßen geschieht, haben nur Schiffe, welche ein großes Fassungsvermögen haben, Aussicht, mit Erfolg und Gewinn verwendet zu werden. Ein großes und ein kleines Schiff braucht ungefähr dieselbe Bemannung. Auch die Kraft, die zu seiner Fortbeförderung erforderlich ist, ist nicht wesentlich verschieden. Auf dem Donau-Main-Kanale können nur kleine Schiffe fahren, da die Tiefe nicht genügend ist und insbesondere die Schleusenausmessungen viel zu klein sind. Aber selbst wenn der Donau-Main-Kanal ausgebaut, wenn man dessen Schleusen vergrößern würde - denn daran fehlt es zunächst -, ist nicht viel gewonnen. Der Hauptfehler des Kanals liegt darin, dass er in einen Fluss mündet, der sich für die große Schifffahrt nicht eignet, nämlich in den Main.*

*Es ist eine traurige Erscheinung, dass, während auf den meisten deutschen Flüssen der Verkehr in den letzten Dezennien ins Ungemessene gewachsen ist, er auf dem Main zusehends zurückging.*

*Dass das nicht immer so bleiben muss, dass man da helfen kann, das hat die preußische Regierung gezeigt, indem sie den Main bis Frankfurt hinauf kanalisiert hat und dadurch Frankfurt, dessen Wasserverkehr in früheren Zeiten sehr unbedeutend war, in einen Rheinhafen mit bedeutendem Umschlage verwandelt hat.*

*Will man den Donau-Main-Kanal zu dem machen, wozu er bestimmt ist, zur Durchgangsstraße zwischen Donau und Rhein, so ist vor allem erforderlich, dass der Main dementsprechend umgebaut wird. Ich dünke mir, dass das so zu geschehen hätte, dass allmählich von Frankfurt an, ähnlich wie es die preußische Regierung bis Frankfurt getan hat, hinauf gebaut würde, zunächst wohl nach Aschaffenburg, dann nach Würzburg, endlich nach Bamberg.*

*Der Vorteil, den die sämtlichen Städte am Main davon hätten und auch die bayerischen Staatsbahnen davon hätten, lässt sich zur Zeit nicht ermessen.*

*Ich glaube, er wird in gutem Sinne unermesslich sein. Die bayerischen Staatsbahnen kranken an dem Übel, dass sie im äußersten Nordwesten an keinen großen Strom anschließen. Sie haben einen bedeutenden Verkehr von Passau und Regensburg aus, welche größere Donauumschlagplätze sind, an den Rhein, sind jedoch nicht in der*

*glücklichen Lage, unmittelbar an einen großen Rheinhafen, wozu jetzt auch Frankfurt gehört, anzuschließen, sondern enden in Aschaffenburg.*

*Wenn nun an einem Punkte am Main, den die bayerischen Bahnen erreichen, ein solcher Umschlagsplatz wäre, wenn die Rheinschiffe bis zu demselben heraufkommen könnten, so würde die bayerische Eisenbahnverwaltung von sämtlichen anderen Bahnverwaltungen vollkommen unabhängig sein. Damit wäre ein Vorteil erzielt, den ich trotz aller freundnachbarlichen Verhältnisse, in denen wir zu den anderen deutschen Staaten stehen, nicht hoch genug veranschlagen kann.*

*Es ist ja natürlich, dass die verschiedenen Staatseisenbahnverwaltungen sowohl, als auch die Privateisenbahnverwaltungen, die noch in Deutschland bestehen, zunächst für die eigenen Interessen sorgen und erst in zweiter Linie für die der Nachbarn. Werfe ich nun auch einen Blick auf die österreichischen Eisenbahnen, so muss ich sagen, dass Bayern auf zwei Seiten, obwohl es eigentlich das Hauptdurchgangsland wäre, umgangen wird, so auf der großen Linie von Berlin über Frankfurt nach Basel und von da über die Schweiz nach Italien, so auf der großen Linie von Ungarn und von Wien über den Arlberg in die Schweiz und nach Frankreich. Wenn bezüglich des Güterverkehrs die bayerischen Bahnen in der glücklichen Lage sein würden, auf zwei Seiten an große Binnenschifffahrtsplätze anzuschließen, die ihrerseits wieder direkt mit den großen Seehandelsplätzen in unmittelbarem Verkehr stehen, so wären sie wenigstens in dieser Beziehung vollkommen unabhängig.*

*Ich wollte diese Frage nur anregen und es würde mich freuen, wenn von Seiten des königlichen Staatsministeriums eine Antwort auf meine Anregung erfolgen würde".*

Wie groß das Wagnis des Prinzen Ludwig war, erhellt am besten aus den schweren Kämpfen und aus den gewaltigen von den verschiedensten Seiten kommenden Widerständen, die sich dem hohen Förderer der bayerischen Großschifffahrtsstraße im Laufe der Jahre boten.

Angekündigt aber wurden diese Hemmnisse schon an dem denkwürdigen Tage der Rede des Prinzen, als ihm nämlich der damalige Verkehrsminister Freiherr von Crailsheim in der Kammer entgegentrat und eine Reihe von Bedenken vorbrachte. Als Hauptgegenargument führte von Crailsheim an, dass der Umbau des Kanals wohl an dem Kostenpunkt scheitern dürfte, der mit dem erzielten Erfolg absolut nicht im Einklang stehen werde, ferner, dass es ungemein schwierig sei die für eine Vergrößerung der Wasserstraße unbedingt erforderlichen größeren Wassermengen dem Kanal zuzuführen. Der Verkehrsminister versprach sich ferner auch von der Kanalisierung des Mains nicht viel, da sie lediglich viele Millionen verschlinge, aber keine Gewähr biete, dass die wenig kapitalkräftigen Mainschiffer aus der Kanalisierung Vorteile ziehen könnten, während andererseits die Flößerei auf dem Main durch dessen Kanalisierung unmöglich gemacht und so einem großen von der Flößerei lebenden Bevölkerungsteile die Erwerbsmöglichkeit genommen werde.

Aber mutig und unentwegt verfocht Prinz Ludwig seine Pläne, ohne sich durch etwas auf dem einmal beschrittenen Weg beirren zu lassen. Schon in der Kammer hielt er auf die Angriffe des Verkehrsministers eine glänzende Er widerungsrede, in der er sich auf den Standpunkt stellte, dass der Verkehrsminister die Sache doch etwas gar zu schwer ausführbar und zu tragisch in ihren Folgen ansehe.

Unter Anderem sagte der Prinz:

*" .. Ich zweifle nicht, dass wenn das Werk einmal vollendet sein wird, jedermann in der Maingegend damit sehr zufrieden sein wird. Es ist nicht hoch genug zu schätzen, wenn Gegenden, die früher nur den teuren Bezug auf der Bahn gehabt haben, hierfür der billigere Weg auf dem Wasser offen steht. Denn dass ein billiger Bezug durch eine leistungsfähige Wasserstraße, wie ich das vorher ausgeführt habe, möglich ist, darüber, glaube ich, kann gar kein Zweifel bestehen.*

*Als Erwiderung auf das, was dann gesprochen worden ist über den Wassermangel des Kanals, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass durch die neue Technik man zu den Schleusen viel weniger Wasser braucht als in früheren Zeiten, und dass es durch die neue Technik auch viel leichter möglich ist, Wasser auf Höhen hinaufzuführen, als früher. Was nun die Flößerei anbetrifft, so gebe ich ja gerne zu, dass ein kanalisierter Fluß für dieselbe nicht so günstig ist wie ein freilaufender Fluß. Ich weiß, dass für die Flößerei, wie*

*für die Schifffahrt es am angenehmsten ist, auf freien Flüssen, nämlich auf Flüssen verkehren zu können, die weder Wehre noch Schleusen haben. Jedes Wehr ist ein Hemmnis für die Flößerei, da es den Strom oberhalb verlangsamt. Es selbst kann aber so eingerichtet werden, wie solches bei Schweinfurt geschehen ist und auch künftig bei der Kanalisation geschehen könnte, nämlich so, dass in kürzester Zeit ein Floß mit dem nötigen Wasser durchgelassen werden kann und dass, bevor es unten angekommen ist, das Wasser oben schon wieder gesperrt ist. Was nun die Mainschiffferei betrifft, so würde ich es sehr beklagen, wenn durch die Kanalisation die jetzigen Schiffer um ihr Brot kämen. Übrigens ist, soviel ich weiß, die jetzige Mainschiffferei ein sehr kümmerliches Gewerbe, das die Schiffer kaum mit Vorteil zu betreiben vermögen. Ich glaube, dass die bayerische Mainschifffahrt so, wie sie jetzt ist, nicht auf die Dauer lebensfähig ist. Ich wünsche, dass die Kanalisation zustande komme und dass alsdann die Schiffer sich an die neuen Verhältnisse gewöhnen und Großschifffahrt treiben möchten. Das kann vielleicht der einzelne Mainschiffer nicht, denn dazu ist er zu arm, das kann aber sehr wohl eine Genossenschaft, das können die Schiffer, wenn sie einig sind; so gut dies auf der Elbe und dem Rhein ist, so gut soll es auch bei uns möglich sein".*

## **2. Die ersten Versuche eines Zusammenschlusses der Interessenten.**

Mit diesem mannhaften Auftreten des Prinzen Ludwig in der Kammer war der Stein ins Rollen gekommen und der Kampf mit der entmutigenden Interessellosigkeit und der zerstörenden Kritik der maßgebenden Kreise aufgenommen, die bis dahin eine intensive Inangriffnahme des großen Planes auch von Seiten der breiten Öffentlichkeit unmöglich machten.

Begeistert von dem kühnen Plan des Prinzen ging man zunächst einmal daran, die Interessenten an einem Ausbau des Kanals in einem Verein zusammenzuschließen. Den Anstoß dazu gab der Syndikus der Würzburger Handelskammer, Dr. Gottfried Zoepfl, der sich schon früher als Schüler des Universitätsprofessors Dr. Georg Schanz mit ausgedehnten Schifffahrts- und Kanalisationsstudien, vorerst allerdings nur für das Stromgebiet des Mains, beschäftigt hatte.

In seiner leider nicht im Druck erschienenen Dissertation *"Zur Geschichte des fränkischen Transithandels"* und in deren späteren Erweiterungen: *"Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung"*<sup>1)</sup> legte er das Ergebnis seiner langjährigen Studien nieder. Von ihm stammt den auch der Gedanke, einen Schifffahrtsverein zur Wahrung und Förderung der Belange Mainfrankens zu bilden. Dieser Gedanke fand einen eifrigen Förderer in dem Kommerzienrat Stuber, dem Leiter der Handelskammer Würzburg, wie denn überhaupt diese Handelskammer für die Gründung eines Vereins insofern von ausschlaggebender Bedeutung war, als sie die Unterstützung des "Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt" in Berlin dafür zu gewinnen suchte. Doch waren diese Bemühungen vergebens, ebenso wie die Dr. Zoepfls, der am 9. April 1892 auf der Generalversammlung des Zentralvereins durch einen Vortrag über die Schifffahrt auf dem Main das Interesse des Zentralvereins für die Rhein-Donau-Verbindung wachzurufen versuchte. Die Generalversammlung stand vielmehr auf dem Standpunkt, dass sich der Zentralverein als solcher nicht um die Sache annehmen könne, dass es jedoch empfehlenswert sei, wenn die interessierten Kreise Bayerns einen eigenen Verein, nämlich den "Mainkanalisations-Verein" gründen würden, der sich für die Hebung der Binnenschifffahrt in Bayern energisch einsetzen könnte. In dieser Generalversammlung waren es vor allem der Geschäftsführer des Vereins, Hilken, sowie Franz Merkens, Köln, der Vorsitzende des dem Zentralvereins angeschlossenen nordwestdeutschen Binnenschifffahrtsvereins, die durch die Betonung der Notwendigkeit einer eigenen Vereinsbildung in Bayern selbst hervortraten.

<sup>1)</sup> = Erschienen als Beitrag der Schanzschen Sammlung Bayerische Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

Der Gedanke einer eigenen Vereinsbildung, der am 28. Februar 1892 auch schon in der *"Neuen Würzburger Zeitung"* aufgeworfen worden war, wurde dann im Mai 1892

nochmals besonders von Franz Merkens und Heinrich Böttinger auf der Wanderversammlung der nordwestdeutschen BinnenSchiffahrtsvereine verfochten, bis er in einem am 29. Mai 1892 in den "MNN." (= "Münchner Neueste Nachrichten" - Anm.) Erschienenen Aufsatz konkrete Formen annahm. Das Aufsatzthema lautete: **"Über die Bildung eines Vereins zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt"** von Dr. Georg Zoepfl, Würzburg

Der Hauptsache nach machte Dr. Zoepfl folgende Ausführungen:

*"... Als ich kürzlich in der Generalversammlung des Zentralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt über die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse des Mains oberhalb Frankfurts referierte, wurde mir nahegelegt, auf Gründung eines Mainkanalisierungsverbandes bedacht zu sein ....*

*..In den letzten Tagen hat auch ein sehr angesehener Herr aus Köln die Gründung eines Mainkanalisierungsverbandes mit brieflich ans Herz gelegt. Überhaupt scheint das Projekt der Mainkanalisierung gerade außerhalb Bayerns dem regsten Interesse, ja einer gewissen Begeisterung zu begegnen.*

*Ich habe vor einem Jahre in der Broschüre "Der Main als Verkehrsstraße" die hohe Bedeutung der Mainfrage ins rechte Licht zu setzen versucht und damals auch auf die Erhöhung dieser Bedeutung nach Abschluss eines deutsch-österreichischen Handelsvertrages hingewiesen; und an anderer Stelle hat die unterfränkische Handelskammer den Wunsch ausgesprochen, es möge die Mainfrage doch endlich einmal aus der Atmosphäre der Holzeinpolierungsplätze erhoben werden.*

*Dies ist nun - dank dem nicht hoch genug zu schätzenden Eingreifen des Prinzen Ludwig von Bayern - in unerwartet kurzer Zeit voll und ganz eingetreten. Die Steigerung des Interesses an der Rhein-Donau-Wasserstraße wird in absehbarer Zeit eine erhöhte Aufmerksamkeit für die Wasserstraßen auch in anderen Gegenden Bayerns verursachen und im Gefolge haben. Es wird in Bayern eine neue Aera der Wasserstraßenpolitik beginnen. Neue Projekte werden auftauchen, viele auch wieder untertauchen. Manches aber wird realisiert werden können. Es gibt in dieser Beziehung bei uns in Bayern noch gerade genug zu tun und nachzuholen.*

*Unter diesen Umständen glaube ich, dass es ein zeitgemäßer Gedanke wäre, nicht nur einen Mainkanalisierungsverein, sondern einen **Verein zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt** zu gründen.*

*Als Mitglieder eines Zentralvereins zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt kämen nach Analogie der mir vorliegenden Mitgliederverzeichnisse <sup>2)</sup> besonders in Betracht: Magistrate, Handelskammern, kaufmännische Korporationen, Aktiengesellschaften und wirtschaftliche Vereine, besonders Versicherungsgesellschaften, Speditions- und Lagerhausgesellschaften, Industrie- und Bergwerksgesellschaften, Fabriken und Industrien aller Art, gemeinnützige Gesellschaften usw.*

*Die persönliche Mitgliedschaft anlangend, so findet sich in den Verzeichnissen eine ganz außer- ordentlich Mannigfaltigkeit von Berufen und namentlich sind solche Herren, welche ohne persönliches Interesse, vielmehr lediglich der Gemeinnützigkeit halber den Verein angehören, in einer unerwartet großen Anzahl zu finden.*

*Ich begnüge mich für diesmal mit den vorstehenden Andeutungen und werde auf den Gegenstand an anderer Stelle noch zurückkommen.*

*Angenehm wäre es mir, wenn ich vorher direkt oder indirekt (durch die Presse) erfahren könnte, wie die Anregung zur Bildung eines Vereins für die Hebung der bayerischen Fluß- und Kanalschiffahrt in weiteren Kreisen Bayerns aufgenommen wird."*

<sup>2)</sup> = Außerbayerischer Verein

Dieser Aufsatz fand weit über Bayern hinaus Beachtung und fast ausnahmslos stimmte man den Vorschlägen Zoepfls zu. Es konnte daher darangegangen werden, mit den Vorarbeiten für eine Vereinsgründung zu beginnen. Sehr verdient gemacht hat sich hier wiederum die Handelskammer in Würzburg, die Vertretung der Stadt Würzburg, voran der 1. Bürgermeister Hofrat Dr. Steidle, die Herren Stuber und Dr. Zoepfl aus Würzburg, endlich noch der Fabrikbesitzer Böttinger aus Elberfeld und der rechtskundige Bürgermeister Dr. Medicus aus Aschaffenburg.

Es wurde ein provisorisches Komitee gegründet, dem die Aufgabe oblag einen Aufruf und eine Einladung zu der Gründungsversammlung des geplanten Vereins zu erlassen. Als Ehrenpräsident wurde von Zoepfl Prinz Ludwig von Bayern in Aussicht genommen, da sich derselbe ja schon immer als ein besonders warmer Freund der Kanal-Idee gezeigt hatte.

Dr. Zoepfl legte denn auch vor der Veröffentlichung den von ihm verfassten Entwurf eines Aufrufes dem Prinzen Ludwig mit der Bitte um Übernahme des Protektorats vor und erhielt darauf die Antwort, dass der Prinz Ludwig mit dem projektierten Aufruf einverstanden sei und dass er die Gründung eines bayerischen Schifffahrtsvereins mit Freuden begrüße. In dem Antwortschreiben hatte der Graf von Holstein gleichzeitig auch die Bereitschaft des Prinzen, das Ehrenpräsidium oder das Protektorat zu übernehmen, zum Ausdruck gebracht und vor allem darauf hingewiesen, dass nach der Ansicht des Prinzen die wichtigste Aufgabe des Vereins darin bestehe, den Umbau der bereits bestehenden, ganz Bayern von Aschaffenburg bis Passau durchziehenden, in ihren derzeitigen Abmessungen aber durchaus ungenügenden Wasserstraße in eine den Anforderungen der Jetztzeit (= 1892 - Anm.) vollkommen entsprechende anzustreben.

Nachdem so alles gut vorbereitet und in die Wege geleitet war, nachdem man vor allem einen so hohen tatkräftigen Protektor gefunden hatte, wagte man sich an die breite Öffentlichkeit und versandte Anfangs Oktober 1892 den erwähnten Aufruf, in dem das provisorische Komitee zu einer Besprechung behufs Gründung eines bayerischen Schifffahrtsverein auf Sonntag, den 6. November 1892, vormittags 11 Uhr in den Saal des Hotels "Zum Adler" nach Nürnberg einlud.

Der Aufruf ging davon aus, dass sich immer siegreicher die Überzeugung von der großen Bedeutung, welche die Binnenschifffahrt auch heute noch neben der Eisenbahn hat, und von ihrer besonderen Eignung zur Beförderung von Massengütern, durchgesetzt habe. Sodann war darauf hingewiesen, dass die anderen Länder ihre Erkenntnis der Wichtigkeit von Wasserstraßen durch umfassende Kanalisationsprojekte erwiesen hätten und dass Bayern, wenn es weiter in Untätigkeit verharre, vor der Gefahr stehe vom Wasserverkehr ausgeschaltet bzw. umgangen zu werden, während es doch seiner Lage nach ein Verkehrsland ersten Ranges werden könnte.

Anschließend folgte eine Abhandlung über den traurigen Zustand der damaligen bayerischen Fluss- und Kanalschifffahrt, so wie über die Indolenz (= Desinteresse, Interesselosigkeit) weiter Kreise des bayerischen Volkes, gegen die Prinz Ludwig von Bayern mit seinem genialen Gedanken einer Mainkanalisierung und eines wirklichen Main-Donau-Kanals vergebens ankämpfte.

Um nun diese der Kanalidee so ungünstige Volksstimmung zu ändern - so fuhr der Aufruf fort - habe man sich entschlossen unter dem Protektorate des Prinzen Ludwig von Bayern einen Verein zu gründen, dem die Aufgabe obliege, durch eine Verbindung von nationalökonomisch denkenden Männern aller Parteien, durch Diskussionen, Referate, Denkschriften, Eingaben das bayerische Volk und die gesetzgebenden Faktoren in Bayern von der Notwendigkeit einer energischen Förderung der Wasserstraße zu überzeugen und zur Aufgabe des bisherigen abwartenden und misstrauischen Standpunktes zu veranlassen.

Der Aufruf schloss in dem Ausdruck der bestimmten Erwartung, dass sich zahlreiche Vertreter aller Gaue zur Besprechung der für alle Teile des Landes gleich wichtigen Frage einfinden möchten.

Als Tagesordnung für die Besprechung war folgendes vorgesehen:

1. Eröffnung der Versammlung. Begrüßung der Teilnehmer im Namen des provisorischen Komitees durch Herrn 1. Bürgermeister königl. Hofrat Dr. Steidle (Würzburg) und im Namen der Stadt Nürnberg durch Herrn 1. Bürgermeister Dr. v. Schuh.
2. Wahl des Bureau (= heute Gesamtvorstand mit Schriftführern, Beisitzern etc. -Anm.)
3. Vortrag über Zweck, Aufgabe und Mittel der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrtsvereine.

Referent: Herr Professor J. Schlichting, Vorsitzender des Zentralvereins für Hebung der deutschen

Fluss- und Kanalschiffahrt in Berlin. Koreferent: Herr Bürgermeister Medicus, Aschaffenburg.

4. Beratung und Beschlussfassung:

- a) über die Gründung der Vereins zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt,
- b) über eventuelle Angliederung des Vereins an den Zentralverein in Berlin,
- c) über Konstituierung (Satzungen) des Vereins,
- d) über Wahl des Vereinsvorstandes und des Ausschusses.

### **3. Die Gründungsversammlung am 6. November 1892 zu Nürnberg.**

Die von ungefähr 300 Teilnehmern besuchte Versammlung fand dann auch am Sonntag, den 6. November 1892, vormittags 11 Uhr im Hotel "zum Adler" in Nürnberg statt. Leider fehlte in der Versammlung Prinz Ludwig von Bayern, er hatte ja schon in seiner Antwort an Dr. Zoepfl zur Kenntnis gebracht, dass er werde nicht teilnehmen können. Durch Schreiben vom 1. November teilte dann das Hofmarschallamt des Prinzen noch mit, dass der Prinz den Bestrebungen des Vereins die wärmsten Sympathien entgegenbringe, dass er den am 6. November stattfindenden Verhandlungen den besten Verlauf und einen ersprießlichen Abschluss wünsche, und dass er mit Vergnügen bereit sei, das Protektorat über den zu gründenden Verein zu übernehmen, dass er aber zu seinem Bedauern nicht in der Lage sei, bei der Versammlung in Nürnberg persönlich zu erscheinen.

Auch vom Prinzregenten Luitpold von Bayern ging am 5. November 1892 ein Schreiben aus der Geheimkanzlei ein, das bezeugte, welch hohes Interesse der Prinzregent den Bestrebungen zur Hebung der bayerischen Fluss- und Kanalschiffahrt entgegenbrachte.

Zur Versammlung waren an prominenten Persönlichkeiten erschienen: Vom königlichen Staatsministerium des königl. Hauses und des Äußeren Ministerialrat von Rumpfer, vom königl. Staatsministerium des Innern der königl. Oberbaudirektor von Siebert und der königl. Regierungsrat Ranck, von der Generaldirektion der "Königlich bayerischen Staatseisenbahn" Oberingenieur Volkert, von der königl. Bezirksregierung Mittelfranken deren Regierungspräsident von Zenetti.

Auch die bayerischen Städte zeigten an der Versammlung lebhaftes Interesse. Zustimmende Erklärungen gaben ab die Städte: München, Augsburg, Passau, Lindau, Eichstätt, Ansbach, Altdorf bei Nürnberg, Neumarkt i. Operpfalz, Kulmbach, Volkach, Heidingsfeld, Gemünden a. Main. Sogar von vielen Städten außerhalb Bayerns waren der Versammlung Zustimmungen zugegangen, ganz zu schweigen von den Sympathieerklärungen so vieler Handelskammern aus dem ganzen Reich.

Nach der Begrüßungsrede des Hofrats Dr. Steidle und des 1. Bürgermeisters von Nürnberg Dr. v. Schuh, die beide betonten, dass es sich um eine wirklich allgemeine, auf breiter Basis aufgebaute, die weitesten Kreise der Bevölkerung berührende vaterländische Sache handle, ging die Wahl der Leitung der Gründungsversammlung vor sich.

Zur Leitung der Gründungsversammlung wurden gewählt:

1. Bürgermeister Dr. v. Schuh als 1. Vorsitzender.

1. Bürgermeister Hofrat Dr. Steidle aus Würzburg als 2. Vorsitzender, Handelskammersekretär Dr. Zoepfl aus Würzburg als Schriftführer, als Beisitzer bestimmt wurden die Herren

Fabrikbesitzer Henry Böttinger aus Wuppertal-Elberfeld; der Vorstand der Handelskammer Nürnberg Kommerzienrat von Grundherr; Fürst Ernst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, Reichsrat der Krone Bayern aus Kreuzwertheim; Bürgermeister von Seiler aus Nürnberg; Herr von Stobäus, Bürgermeister der Stadt Regensburg; der Vorsitzende der Handelskammer Würzburg Kommerzienrat Stuber und Herr Rechtsanwalt Wunder aus Nürnberg, Sekretär der Nürnberger Handelskammer.

Sodann trat man in die Beratung der Satzung ein, für die verschiedene Entwürfe vorlagen. Der wichtigste von den hierzu gefassten Beschlüssen war der, dass als Sitz des Vereins Nürnberg gewählt wurde, vor allem mit Rücksicht auf die dominierende Lage der bedeutenden Industrie- und Handelsstadt zwischen den Stromgebieten der Donau und des Rhein-Main-Gebietes. Sonstige wichtige Beschlüsse hinsichtlich der Satzung bestimmten noch die Mindestmitgliederzahl des leitenden Ausschusses - (30 bayerische Mitglieder, hierbei war in Aussicht genommen, dass nichtbayerische Mitglieder nach Bedarf hinzu gewählt werden konnten; doch durfte deren Anzahl nicht mehr als ein Drittel der bayerischen Mitglieder betragen) -, ferner die Amtsdauer des Ausschusses (3 Jahre), endlich noch die Wahl der Vorstandschaft des "Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern e.V.", welche durch den Ausschuss zu erfolgen hatte. In der Gründungsversammlung wurden zunächst 50 Ausschussmitglieder gewählt, eine Zahl, die sich nach der ersten Ausschusssitzung am 27. November 1892 durch Zuwahlen auf 89 Mitglieder erhöhte.

In der ersten Ausschusssitzung erfolgte dann auch die Wahl der Vorstandschaft, die folgendes Ergebnis hatte:

Dr. v. Schuh, 1. Bürgermeister der Stadt Nürnberg wurde Vorsitzender  
Hofrat Dr. Steidle, 1. Bürgermeister von Würzburg 1. stellvertretender Vorsitzender,  
Fabrikbesitzer Rieppel aus Nürnberg als Schriftführer, und  
Kommerzienrat Loe aus Bamberg zum Schatzmeister berufen.

Mit der Konstituierung des Ausschusses und mit der durch ihn betätigten Wahl der Vorstandschaft war nun der Verein ins Leben getreten.

Ist schon seine Gründung nicht leicht gewesen, so sollte die Erfüllung der von ihm übernommenen Aufgaben sich noch viel schwieriger gestalten. Die Geschichte der Arbeiten des Kanalvereins, die wir im nächsten Kapitel behandeln, ist gekennzeichnet von großen Hindernissen, sie ist aber auch verklärt durch einen Kranz von herrlichen Erfolgen.

## **§ 7. Die Arbeiten des Kanalvereins**

### **1. Die erste Zeit der Vereinstätigkeit.**

Zunächst galt es die Idee einer Großschifffahrtsstraße, so wie sie von den Gründern des Vereins vorschwebte, mehr und mehr zu propagieren und für sie immer weitere Kreise zu gewinnen. Dazu dienten in der ersten Zeit vor allem die Hauptversammlungen des Kanal-Vereins, deren erste am 26. März 1893 in München stattfand und auf der Dr. Zoepfl ein Referat erstattete über "*Vergangenheit und Zukunft des Rhein-Donau-Verkehrs*". Auch bei dieser ersten Hauptversammlung zeigte sich wiederum so recht deutlich das rege Interesse, das Prinz Ludwig von Bayern dem Verein stets entgegenbrachte. Er beschränkte sich nämlich nicht darauf dieser Versammlung beizuwohnen, sondern er wies auch in einer kurzen Ansprache darauf hin, dass es Hauptaufgabe des Vereins stets sein und bleiben müsse, den Umbau der Wasserstraße vom Rhein zur Donau zu fördern; erst an zweiter Linie könne an eine Unterstützung anderer Kanalprojekte gedacht werden.

Aber der Verein gab sich nicht damit zufrieden, lediglich durch Abhalten seiner ersten Hauptversammlung in Bayerns Hauptstadt die breite Öffentlichkeit auf seine Ziele aufmerksam zu machen, nein er strebte nach Größerem, Höherem.

Die leitenden Männer des Kanalvereins wussten nur zu gut, dass es mit einer reinen Propagandaarbeit nicht getan sei, sondern dass man vor allem die Staatsregierung zur Inangriffnahme des Kanalprojekts veranlassen müsse. Denn als Aufgabe des Staates und nicht einer privaten Interessengruppe wurde es betrachtet, die Vorbereitung eines so bedeutenden Werks zu betreiben, nachdem einmal die Öffentlichkeit dafür interessiert war.



Aber auch nur durch den Staat oder doch wenigstens mit ausgiebiger Unterstützung des Staates konnten die gewaltigen Mittel aufgebracht werden, die der Ausbau einer modernen Großschifffahrtsstraße erforderte.

Schon am 1. Juni 1893 trat daher der Verein an die Staatsregierung mit einer Petition heran, in der zwecks Herstellung einer für die Großschifffahrt geeigneten Main-Donau-Wasserstraße um eine Detailprojektierung für die Kanalisierung bayerischen Mainstrecke bis Bischberg, für den Umbau des Ludwig-Donau-Main-Kanal und für die entsprechende Korrektur der Donau von Kelheim bis Passau, sowie um Einbringung einer diesbezüglichen Vorlage an den Landtag behufs Genehmigung der dafür notwendigen Geldmittel gebeten wurde.

Die mit der Petition verbundene Denkschrift, die vom Vereinsvorsitzenden Dr. von Schuh, vom Schriftführer des Vereins Dr. von Rieppel und vom Geschäftsführer Dr. Zoepfl ausgearbeitet war, ging in ihrer Begründung davon aus, dass die bayerischen Wasserstraßen veraltet seien, dass die Nachbarländer bereits an den Neubau oder den Umbau von großen Kanälen herangegangen seien und dass die Wasserstraßen nicht etwa durch den ungewohnten Aufschwung der Eisenbahn überflüssig geworden seien. Sodann wurde darauf hingewiesen, dass die bayerischen Belange Schaden nehmen müssten, wenn Bayern in dem durch die fortschreitende Kanalisation (= gemeint sind hiermit der Ausbau von Schifffahrtskanälen und Flusskanalisierungen -Anm.) Und vor allem Norddeutschlands ausgelösten Konkurrenzkampf infolge des Nichtausbaues seiner naturgegebenen Wasserstraßen unterliege. Auch technische Fragen, ferner die Frage der Baukosten sowie die Frage nach der Rentabilität wurden in der Denkschrift erörtert.

Die Staatsregierung billigte voll und ganz den Schritt des Vereins und die Thronrede vom 28. September 1893 zur Eröffnung des bayerischen Landtags enthielt bereits folgenden Satz:

*"Einer Bitte des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern entsprechend ist in das Budget ein Postulat zur gründlichen Untersuchung der Frage eingestellt, ob eine Neugestaltung der Schifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Passau technisch ausführbar und wirtschaftlich vorteilhaft erscheint".*

Noch war aber die Zeit nicht gekommen, in der das ganze Volk von der Notwendigkeit eines Kanalumbaus überzeugt war. Wohl besaßen die Mitglieder in der Kammer der Reichsräte die nötige Einsicht, um das genannte Postulat zu bewilligen, von der Kammer der Abgeordneten aber wurde es gegen die eine Stimme des Zentrums-Abgeordneten Dr. Orterer abgelehnt.

Der Kanalverein jedoch ließ allen Enttäuschungen zum Trotz den Mut nicht sinken, sondern arbeitete mutig und unentwegt weiter an der Untersuchung des großen Projekts. Noch im gleichen Jahr, nämlich am 26. September 1893, hielt der Verein in Würzburg seine zweite Hauptversammlung ab, auf der Professor Dr. Georg Schanz aus Würzburg ein ausgezeichnetes Referat über das Thema: *"Das Projekt einer bayerischen Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau"* erstattete und damit die Zähigkeit bewies, mit der der Verein sein sich einmal gestecktes Ziel zu verfolgen gewillt war. Auch die am 30. September 1894 in Bamberg und die am 19. Mai 1895 in Aschaffenburg tagenden Hauptversammlungen des Vereins dokumentierten das zähe Festhalten des Kanalvereins an seinen Plänen. Vor allem die Aschaffenburgerversammlung war deshalb bemerkenswert, weil dort der Bürgermeister Medicus von Aschaffenburg auf die oben erwähnte Ablehnung der Regierungsvorlage in der Kammer Abgeordneten zu sprechen kam, was den Prinzen Ludwig zu folgender Erwiderung veranlasste:

*"Ich bin der Letzte, der der Kammer diesen Beschluss übel genommen hat. Die Kammer hat in ihrem vollen Rechte gehandelt und es ist Pflicht eines Jedem, anzunehmen, dass jeder Abgeordneter bei der Abstimmung nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt hat. Dass der Beschluss mich ebenso wenig gefreut hat, wie die Mitglieder des Kanalvereins, können Sie versichert sein.*

*Aber deswegen werfen wir die Flinte nicht ins Korn, sondern wir müssen dahin streben, dass die Herren Abgeordneten über diese Frage besser unterrichtet werden und dass die Vorteile, welche die Herstellung dieser Wasserstraße für das ganze Königreich und zwar für alle seine Teile haben wird, in das rechte Licht gerückt werde".*

Diese aufmunternden Worte des Prinzen Ludwig gaben dem Verein den Mut, bereits am 1. Juli 1895 einen neuen Antrag bei der Staatsregierung einzubringen, der mit dem früheren in der Hauptsache wörtlich übereinstimmte und in dem jetzt noch dargelegt wurde, dass inzwischen das Studium der wirtschaftlichen, technischen und finanziellen Probleme des eines neuen Rhein-Main-Donau-Kanales und die Widerlegung der vorgebrachten Einwände soweit fortgeschritten sei, um das erneute Vorbringen der Forderung auf Genehmigung der Kosten für die Ausarbeitung bautechnischer Entwürfe zu rechtfertigen.

Die Staatsregierung verhielt sich diesmal vorsichtig abwartend und gab den Bescheid, der Verein möge sich direkt an den Landtag wenden, was dieser im Dezember 1895 auch tat. Allerdings modifizierte der Verein im Hinblick auf die in dieser Sache bereits gemachten Erfahrungen seinen Antrag dahin, dass in einem Unterantrag zunächst wenigstens die Kanalisierung der Mainstrecke Hanau - Aschaffenburg und die Ausarbeitung eines Projekts über diese Kanalisierung verlangt wurde.

Wegen ihrer Wichtigkeit lassen wir Haupt- und Unterantrag im Wortlaut folgen. Nach einem Hinweis darauf, dass ein Abgeordneter, wenn er für Genehmigung der Projektierungskosten stimme, er deshalb nicht etwa auch verpflichtet sei später für den Ausbau der Wasserstraße selbst einzutreten und einer kurzen Wiederholung all der Gründe, die für den Antrag des Vereins in der Denkschrift ausführlich dargelegt wurden, heißt es in dieser Eingabe an den Landtag.

*"Wir stellen daher die ebenso ehrerbietige wie dringliche Bitte, die Hohe Kammer der Abgeordneten wolle die königliche Staatsregierung ersuchen und ermächtigen, mit möglicher Beschleunigung ein Projekt über den Ausbau der Main- und Main-Donau-Wasserstraße für eine zeitgemäße Großschifffahrt ausarbeiten zu lassen und die für diesen Zweck erforderlichen in dem der hohen Kammer dermalen zur Beratung unterstehenden Budget zur Verfügung zu stellen.*

*Sollte aber die hohe Kammer sich nicht entschließen können, schon jetzt die Mittel für die Projektierung des Ausbaues der gesamten Wasserstraße von Aschaffenburg bis Passau zur Verfügung zu stellen, so glauben wir mit Rücksicht auf die ganz außer Zweifel stehenden großen Vorteile eines direkten Anschlusses der bayerischen Verkehrswege an die bestehenden Großwasserstraßen des Rheines und des Maines wenigstens die ehrerbietigste Bitte stellen zu dürfen:*

*"Die Hohe Kammer wolle die königliche Staatsregierung ersuchen und ermächtigen,*  
*1. wegen Fortsetzung der Mainkanalisation von deren gegenwärtigem Schlusspunkte bei Frankfurt am Main bis an die bayerische Landesgrenze mit den beteiligten Mainuferstaaten in Verhandlung zu treten und*  
*2. von der Landesgrenze bis Aschaffenburg die Projektierung der Mainkanalisation ausführen zu lassen, sowie die erforderlichen Mittel noch in das gegenwärtige Budget einzustellen".*

*Ehrerbietigst! Der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern.*

*Dr. von Schuh, Vorsitzender und 1. Bürgermeister*

Der Hauptantrag fand wie schon früher auch diesmal wieder nicht die Billigung der Kammer der Abgeordneten - die Kammer der Reichsräte dagegen hatte wiederum dem Antrag in seinem Hauptteile zugestimmt -, der Unterantrag wurde jedoch der Staatsregierung zur Würdigung hin übergeben.

Angesichts dieser, wenn auch jetzt nicht mehr so schroff ablehnenden, so doch immerhin eine gewisse dilatorische Behandlung dokumentierenden Haltung der Volksvertretung gewann im Verein immer mehr die Auffassung Boden, der Verein müsse ungeachtet der Schwierigkeit sich die nötigen Mittel zu beschaffen, von sich aus etwas unternehmen. Schon auf der erwähnten Hauptversammlung des Jahres 1895 hatte der Vereinsvorsitzende diese vorerst noch geheimen Pläne angedeutet, indem er sagte, im Ausschuss sei eine wichtige Angelegenheit zur Sprache gekommen, von der jedoch noch keine Mitteilung gemacht werden könne. Nachdem auch im folgenden Jahre der Vorsitzende nochmals eine bereits etwas deutlichere Anspielung gemacht hatte, gelangte der Plan damit zur Kenntnis der Öffentlichkeit, dass die Vereinsleitung in einer Audienz

am 3. August 1896 durch den Vereinsvorsitzenden um die Genehmigung nachsuchte, die Mittel für die Ausarbeitung eines Projekts ganz oder teilweise durch freiwillige Beträge aufzubringen, was auch gestattet wurde.

Die Zeichnungen auf diese Beträge waren zwar im allgemeinen nicht überwältigend groß und mussten als Zeichen dafür gedeutet werden, dass gewisse Kreise wohl groß waren im Reden, engherzig und klein dagegen im Opferbringen; aber immerhin, es kamen im Verlaufe von einem dreiviertel Jahr wenigstens 60.000 Mark zusammen. Dieses Kapital gab dem Verein die Möglichkeit im Falle eines erneuten Antrags an die Staatsregierung einen Vereinszuschuss in Aussicht zu stellen.

Als daher der Verein am 1. Juli 1897 wiederum mit einem Antrag auf Herstellung eines Entwurfes für eine zeitgemäße Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und den Ausbau der Teilstrecke Offenbach - Aschaffenburg an die Staatsregierung herantrat, sicherte er einen Kostenzuschuss von 70.000 Mark zu, um endlich die Vorarbeiten für eine großzügige Kanalisierung in Fluss zu bringen. Die Staatsregierung gab auch diesmal mit Rücksicht auf die bekannte Stellungnahme des Landtags dem Verlangen des Vereins, eine erneute Vorlage im Sinne des Vereinsantrags an den Landtag gelangen zu lassen, nicht statt, sondern legte dem Verein wiederum nahe, sich unmittelbar an den Landtag zu wenden. Dies tat der Verein denn auch im Oktober 1897 durch Einreichung einer ausführlichen Denkschrift. Aber auch diesmal sollte der Verein mit seinen Bestrebungen nicht mehr Glück haben als früher. Obwohl sich nämlich viele Städte, Handelskammern und Industrieverbände dieser Denkschrift anschlossen und obwohl jetzt sogar ein Kostenzuschuss von 100.000 Mk. zu den Kosten für die Herstellung des Entwurfes zugesagt wurde, falls der Landtag die gleiche Summe bewilligen würde, lehnten die Abgeordneten auch diesen Antrag ab.

## **2. Die Arbeiten des ersten technischen Vereinsamtes. - Die Faberschen Denkschriften**

Nach all diesen vergeblichen Versuchen, den Staat zur Inangriffnahme des Projektes zu veranlassen oder zum mindesten an der Inangriffnahme zu interessieren und zu beteiligen, musste sich der Verein dazu entschließen, nunmehr ganz selbstständig vorzugehen und trotz aller entgegenstehenden Bedenken, vor allem trotz der schier unerschwinglich erscheinenden Kosten mit der Ausarbeitung eines Entwurfes von sich aus zu beginnen. Andernfalls wäre bei der Aussichtslosigkeit, den Staat für das Unternehmen zu gewinnen, nicht nur alle bis dahin geleistete Arbeit umsonst gewesen, nein es wäre auch die Idee einer Großschiffahrtsstraße wieder auf Jahrzehnte hinaus begraben worden.

Ohne daher nochmals einen Versuch zu machen, den Landtag umzustimmen, gründete der Verein im Sommer 1898 ein eigenes technisches Vereinsamt. Dieses technische Amt hatte vor allem die Aufgabe, über folgende Fragen Untersuchungen anzustellen:

1. Ist es überhaupt möglich zwischen Donau und Main eine moderne Großschiffahrtsstraße herzustellen?
2. wenn ja, wie kann das am besten geschehen?
3. wie hoch belaufen sich die Herstellungskosten?

Die Arbeiten dieses technischen Vereinsamtes lagen in den Händen des damaligen Bauamtmanns von Hensel, der in großzügiger Weise von der Staatsregierung für die technischen Arbeiten des Vereinsamtes beurlaubt worden war und am 1. Januar 1899 die Leitung des Amtes übernahm, ferner in den Händen des damaligen Abteilungs-Ingenieurs der Generaldirektion der Staatsbahnen Wöhrl und des Bauamtmannes Vogt. Allerdings stand von Hensel dem Amte nur kurze Zeit vor, denn schon im März 1900 wurde er nach München zur Leitung des Hydrotechnischen Büros gerufen. Unter von Hensels Leitung richtete das technische Amt sein Hauptaugenmerk auf den naheliegenden Gedanken, was denn durch einen Aus- und Umbau des bereits bestehenden Kanal erreicht werden könne. Nach eingehenden Projektierungsarbeiten, die sich hauptsächlich auf eine genaue Aufnahme des Geländes erstreckten, konnte von Hensel auf der 10. Hauptversammlung

des Vereins zu Straubing im Jahre 1900 unter anderem darlegen, dass die Wasserbeschaffung für den vergrößerten, sich an die alte Linienführung haltenden Kanal ohne Aufwendung allzu großer Mittel gesichert sei, wenn man an der Scheitelhaltung beiderseits mechanische Schiffshebwerke anschlosse, welche die Schiffe in einem Zuge bis auf 50 oder 60 Meter Höhe zu heben in Stande wären - für einen reinen Schleusenkanal hätte schon bei einem jährlichen Güterverkehr von über 1 Million Tonnen das zur Speisung des Kanals zwischen Beilngries und Worzeldorf notwendige Wasser nur mit großen Kosten beschafft werden können - und dass außerdem die Baukosten für den neuen Kanal von Kelheim bis Fürth auf eine Länge von 121 Kilometern immerhin erschwinglich seien.

An die Stelle v. Hensel's trat dann am 1. Mai 1900 der damalige Bauamtsassessor Eduard Faber.

Unter seiner Leitung wurden die von Hensel so aussichtsreich begonnenen Arbeiten fortgesetzt; vor allem wurde der Entwurf für die Fortsetzung des Kanals, nämlich die Kanalstrecke Fürth - Bamberg, sowie für die Kanalisierung des Mains von Bamberg bis Aschaffenburg unter besonderer Beachtung von Abkürzungslinien ausgearbeitet. Unter Fabers Leitung ging man aber auch noch an die Ausarbeitung eines anderen, von der gewohnten Linienführung abweichenden Projektes. Die Hauptversammlung zu Neu-Ulm im Jahre 1899 hatte nämlich in einer im September 1897 von dem Ausschuss-Mitgliede Architekt Karl Gollwitzer in Augsburg gegebene Anregung entsprechend auf Antrag des Süddeutschen Donauvereins beschlossen, bei Neuprojektierungen des Ludwigs-Donau-Main-Kanals auch die Strecke Weißenburg-Dollnstein-Stepperg in Untersuchung zu ziehen. Diese Linienführung fand vor allem den Beifall Fabers, weil bei Wahl der Linie Stepperg - Nürnberg ohne Schwierigkeiten an dem überlieferten, längst erprobten Schleusenbetrieb festgehalten werden konnte - während, wie bereits festgestellt, in dem Hensel'schen Entwurf eines Umbaues des Ludwig-Donau-Main-Kanales an beiden Endpunkten der Scheitelhaltung mechanische Hebewerke vorgesehen waren, die mit der projektierten Hubhöhe noch niemals ausgeführt und erprobt waren - ferner weil die Linienführung über Stepperg von ungeheurer Bedeutung für die Städte München und Augsburg sein musste. Faber behandelte diese Projekt in der gleichen ausführlichen Weise wie die Linie Kelheim - Bamberg - Aschaffenburg, ja er dachte schon an eine Ausdehnung der Untersuchung auf eine Wasserstraße von Stepperg nach Augsburg, was sein Antrag an den Vereinsvorsitzenden belegt, in dem er um Genehmigung für die Ausarbeitung eines Entwurfes einer Wasserstraße von der Donau bei Stepperg nach Augsburg nachsucht; die Bearbeitung dieses Projekts kam leider nicht über ein Anfangsstadium hinaus, die Arbeiten an diesem Entwurf wurden nach kurzer Zeit abgebrochen.

Er hatte denn auch am 11. Mai 1902 gleichzeitig mit dem Entwurf einer neuen Main-Donau-Wasserstraße von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg nach Kelheim eine solche mit der Linienführung über Nürnberg - Stepperg fertig. Im Zusammenhang mit diesen Entwürfen hatte Faber eine Denkschrift ausgearbeitet, welche die vom Vereinsamte seit 1. Januar 1899 angestellten Untersuchungen zusammen fasste. Diese Denkschrift konnte noch zur Zeit der Hauptversammlung des Jahres 1903 in Würzburg - am 17. Mai 1903 - veröffentlicht werden.

Da wir in dieser Denkschrift Fabers zusammen mit den ihr zugrunde liegenden bautechnischen Entwürfen eines der wichtigsten Hauptwerke des Bayerischen Kanalvereins vor uns haben, wollen wir hier kurz den wesentlichen Inhalt derselben hervorheben.

Die Denkschrift behandelt in ihrem ersten Abschnitt den bestehenden Kanal und zwar vor allem hinsichtlich seiner geographischen Lage, wobei auch die Oberflächengestalt des Gebietes zwischen Donau und Main dargestellt wurde. Ein kurze Abhandlung berücksichtigt die Ausmaße des Ludwig-Donau-Main-Kanals und seine Baukosten. Sodann wurden die technischen Gründe angegeben, die den vorzeitigen Rückgang des Verkehrs bedingten; schließlich wurde der der- zeitige Zustand des Kanals vergleichsweise einer zeitgemäßen Wasserstraße gegenüber gestellt.

Nachdem im zweiten Abschnitt allgemeine Erläuterungen zu den vom technischen Amte ausgearbeiteten Entwürfen gegeben worden sind, wird in dem bereits sehr interessanten dritten Abschnitte der Umbau des Ludwig-Donau-Main-Kanals für ein Normalschiff mit 600 Tonnen Tragfähigkeit besprochen. In der Linienführung soll gegenüber dem bestehenden Kanal eine wesentliche Abweichung nicht eintreten; lediglich stellenweise ist aus Gründen der Konzentrierung des Gefälles von Haltung zu Haltung, sowie aus Gründen einer Verbesserung der Wegkrümmungen ein Verlassen der alten Strecke vorgesehen. Die Gesamtlänge der neuen Scheitelhaltung beträgt 48,4 km. Über den Abstieg von der Scheitelhaltung zur Donau schlägt Faber verschiedene Wege vor. Eine einschneidende Veränderung des Abstiegs von der Scheitelhaltung zum Maintal kommt nach Fabers Auffassung deshalb nicht in Frage, weil er der Forderung Rechnung tragen zu müssen glaubt, dass der neue Kanal durch die Stadt Nürnberg hindurchzuführen sei. Die Länge des neuen Main-Donau-Kanals beträgt, vorausgesetzt, dass man als Mündungsstelle in die Donau diejenige des Ludwigskanals in Kelheim beibehält, wie Faber dies tun will, 177,5 km. Der neue Kanal hat somit die gleiche Länge wie sie der Ludwigskanal von der Donau bis zur Mündung der Regnitz in den Main besitzt.

Nach einer Abhandlung über die wichtigsten Ausmaße des Längenschnitts und des Querschnitts, sowie über die Ausmaße der Kammerschleusen gibt Faber am Schlusse dieses Abschnittes einen Überblick über die Kosten für den Umbau des Kanals.

Die hier in Betracht kommende Stelle der Denkschrift lautet:

*" Die Kosten betragen im ganzen für den Kanal von Kelheim bis Bamberg auf eine Länge von 177,5 km = 130. 000.000 Mk. "*

*"56,8 Prozent der gesamten Kosten entfallen auf die Herstellung des Kanals selbst samt seinen Durchlässen, Brücken, Ein- und Ausläufen und Sicherheitstoren, ferner auf Herstellung aller zur Anlage des Kanals nötigen Korrekturen an Flüssen, Straßen und Eisenbahnen; es sind dies im ganzen = 73.803.000 Mk"*

*" Ferner sind im Einzelnen erforderlich:*

<i>für die Kammerschleusen . . . . .</i>	<i>11.602.000 Mk.</i>
<i>für 3 Schiffshebewerke auf geneigter Ebene . . . . .</i>	<i>14.640.000 Mk.</i>
<i>für die Wasserversorgung, welche im nachfolgenden Kapitel behandelt wird</i>	<i>17.400.000 Mk.</i>

<i>Für Einrichtungen des Betriebes . . . . .</i>	<i>1.001.000 Mk.</i>
--	----------------------

<i>Für Ausarbeitung des Detailentwurfes, Bauleitung und Bauführung, Unterhaltung der Bauanlagen während der Bauzeit, sodann Reserve für Unvorhergesehenes, nahezu 10 Prozent der Kosten der Bauarbeiten mit</i>	<i>11.554.000 Mk.</i>
---	-----------------------

*Zusammen wie oben **130.000.000. Mk.***

*Das sind für jeden Kilometer Kanal 732.394 Mark. "*

Der vierte Abschnitt ist dem Thema: die Wasserversorgung des projektierten Donau-Main-Kanales gewidmet.

Nach verschiedenen Abhandlungen über die geologische Beschaffenheit des Zuflussgebietes des Kanals, über die Niederschläge im Gebiet des Kanals und über die Speisewasserzuflüsse zum Kanal verbreitet sich die Denkschrift über den Wasserbedarf für Kanal- und Schifffahrtzwecke.

Die Wasserbeschaffung für die Speisung des Kanals erachtet die Faber'sche Denkschrift durch Sammelweiher, durch Grundwasserbecken, sowie durch Gewässer, die dem Kanal direkt zugeleitet werden, für gesichert.

Faber geht hinsichtlich der Wasserversorgung von dem Gedanken aus, einen teilweisen Ausgleich zwischen dem je nach Jahreszeit herrschenden Überschuss oder Mangel zu schaffen.

Zunächst ist an die Anlage von Sammelweihern gedacht. Einen solchen Speicherweiher hatte schon lange vorher der Kanalamtsdirektor Volkert aus Nürnberg am Ausgang des Pilsachtales in Höhe der Scheitelhaltung vorgeschlagen. Faber griff den Vorschlag auf und trat in der Denkschrift für die Errichtung einer Talsperre für diesen Sammelweiher bei Laabersricht ein. Diese Anlage ermöglicht die Speicherung von 15 Millionen Kubikmeter Wasser und ist deshalb von großem Vorteil, weil durch Zuführung des Wassers der schwarzen Laaber in den Ottosauerbach und von da aus in den Sammelweiher eine

beachtenswerte Wassermenge als Reserve für den Weiher in Frage kommt. Außer diesem Weiher bei Laabersricht sieht Faber noch drei weitere Sammelweiher vor, nämlich bei Kettenbach, Unterölsbach und bei Hagenhausen. Für die vier Sammelbecken ergibt sich nach der Denkschrift eine sekundliche Wassermenge von 94 Litern bei einem Zuflussgebiet von 101 Quadratkilometern. Rechnet man auch noch die Wassermenge eines fünften Weihers bei der Bäckermühle, für den allerdings nur ein Jahresausgleich angenommen werden darf, hinzu, so ergibt sich eine kleinste sekundliche Wasserlieferung aus den fünf Weihern an 270 Betriebstagen zu 1.503 Litern. Daneben könnten noch weitere 1.000 Sekundenliter für die Kanalstrecke zwischen Fürth und Bamberg aus Sammelweihern entnommen werden.

Faber zieht aber auch natürliche Sammelweiher, nämlich die weitausgedehnten Grundwasserbecken des fränkischen Juras, in den Kreis seiner Berechnungen. Solche Becken finden sich bei Bamberg, Erlangen, Nürnberg und Neumarkt. Doch stellt sich hier Faber auf den Standpunkt, dass diese wertvollen unterirdischen Sammelweiher ohne eingehende Untersuchungen nur im bescheidenen Maße für die Speisung des Kanals in Anspruch genommen werden dürfen; er sieht daher lediglich eine Anlage zur Entnahme von 400 Sekundenlitern vor.

Als Gewässer, die dem Kanal zum Teil direkt zugeleitet werden können, betrachtet Faber die Regnitz, die ja bereits jetzt zur Wasserversorgung für den Kanal benützt wird und deren Ausnützung ebenfalls durch Sammelweiher zu erhöhen wäre, ferner hinsichtlich der Wasserversorgung der Kanalstrecke an der Querbahn bei Beilngries bis zur Donau, die Altmühl und die Sulz. Eine aufs Genaueste ausgearbeitete Tabelle, deren Überschrift lautet:

*"Der Wasserbedarf des projektierten Donau-Main-Kanales:  
Von Kelheim über Neumarkt und Nürnberg nach Bamberg, gerechnet für einen durchschnittlich 270 Tage im Jahre andauernden Güterverkehr von 1,5, 2,0 und 4,0 Millionen Tonne sowie die Wasserlieferung zu diesem Kanal in außergewöhnlich trockenen und in mittelnassen Jahren"* veranschaulicht die Darlegungen. Interessant sind auch die bereits hier angeregten Pläne zur Kraftgewinnung durch einen Teil des im Kanal fließenden Betriebswassers. Die Denkschrift bemerkt hierüber, dass während der Schifffahrtsperiode in mittelnassen Jahren zu gewinnen wären:

<i>bei der 5. Stufe mit 59,7 m Gefälle und 1,5 Kubikmeter pro Sekunde</i>	<i>985 PS</i>
<i>bei der 6. Stufe mit 28,0 m Gefälle und 1,8 Kubikmeter pro Sekunde</i>	<i>504 PS</i>
<i>bei der 14. Stufe mit 21,0 m Gefälle und 0,7 Kubikmeter pro Sekunde</i>	<i>147 PS</i>
<i>Bei der 15. Stufe mit 10,0 m Gefälle und 0,9 Kubikmeter pro Sekunde</i>	<i>90 PS</i>
<i>Zusammen</i>	<i>1.636 PS"</i>

Diese Kräfte könnten im Schifffahrtsbetriebe, vor allem zum Betriebe der mechanischen Hebewerke Verwendung finden.

Der fünfte Abschnitt der Denkschrift ist betitelt:

*"Die Führung des Donau-Main-Kanals von Stepperg über Graben und Nürnberg nach Bamberg für ein Normalschiff mit 600 Tonnen Tragfähigkeit"* und enthält belangvolle Untersuchungen über eine ganz neue Linienführung, die zunächst von Nürnberg aus bei Gibitzenhof an der südlichen Grenze des Stadtgebietes vom Ludwigskanal abzweigt. Der neue Kanal wendet sich dann in südlicher Richtung zum Tal der Rednitz und zieht dann in gleicher Richtung im Tal der schwäbischen Rezat bis zur Wasserscheide bei Graben. Die Fossa Carolina wird hier an ihrem nördlichen Ende zur Rezat hin überquert, worauf sich der Kanal dem linken Ufer der Altmühl nähert und deren Tal bis Dollnstein oberhalb Eichstätt benützt. Von Dollnstein aus schwenkt die Kanaltrasse nach rechts in das "Wellheimer Trockental" ein, bei dem es sich um ein früheres Flusstal der Ur-Donau handelt.

Die neue Linie hat eine Länge von 100 Kilometer, ist also um 10 Kilometer kürzer als der Weg von Nürnberg-Gibitzenhof über Neumarkt zur Donau bis Kelheim. Da nun Stepperg 70 Kilometer oberhalb Kelheim liegt, so errechnet sich für die neue Linienführung von Nürnberg über Graben und Stepperg ein Umweg von 60 Kilometern.

Nach längeren Darlegungen über die Bestimmung der Scheitelhaltung, sowie über die Bodenverhältnisse der Stepperger Linie behandelt dieser Teil der Denkschrift die Wasserversorgung der neuen Linie und stellt hier fest, dass es das Beste wäre, wenn man das Wasser aus der Donau durch die Seitenkanäle mit natürlichem Gefälle nach dem Main hinleiten könnte. Aber selbst wenn dies mit Rücksicht auf die Kosten nicht möglich wäre, so führt doch die Denkschrift hier als Vorteil der neuen Linie die Möglichkeit an bei Stepperger Wasserkräfte zu gewinnen, sodass die zur Speisung notwendige Wassermenge in billiger Weise zur Scheitelhaltung hinauf gepumpt werden könnte.

Äußerst lehrreich sind auch die Ausführungen über die Herstellungskosten der Kelheimer und der Stepperger Linie, sowie über den Vergleich derselben. Die Denkschrift gibt hier an, dass die mittleren Baukosten für den Kilometer der ganzen Strecke von Nürnberg nach Stepperger jedoch ohne Wasserversorgung, ohne Kammerschleusen und Hebewerke, sowie ohne Einrichtungen für den Betrieb, also nur die Kosten für den Kanal selbst, um 33 Prozent höher sind als die kilometrischen Kosten für die gleichen Bauarbeiten der Linie Nürnberg - Kelheim. Doch ändert sich nach der Denkschrift das Verhältnis zu Gunsten der Stepperger Linie, wenn man die Kosten der Wasserversorgung in Betracht zieht, die für die Stepperger Linie außerordentlich niedrig sind, und ferner die niedrigere Lage ihrer Scheitelhaltung berücksichtigt.

Im sechsten Abschnitt finden wir das Projekt der Kanalisierung des Mains von Bamberg bis Aschaffenburg dargelegt. Der Abschnitt beginnt mit Angaben über die wasserbautechnischen und hydrographischen Verhältnisse des Mains -der Wasserverlust an den Wehren ist nämlich keineswegs gering- ferner über die Größe und den Wasserbedarf der Kammerschleusen und Floßbrinnen. Die Anzahl der für eine Kanalisierung notwendigen Wehre wird auf 55 angegeben. Was die Kanalisierung der Strecke selbst betrifft, so kommt die Denkschrift zu dem Ergebnis, dass nach dem Gesagten der Main sehr leicht für die auf dem kanalisierten Untermaine verwendeten Normalschiffe von 1.000 Tonnen Tragfähigkeit ausgebaut werden kann, dass aber im Gegensatz zur Mainstrecke zwischen Mainz und Frankfurt, die sich seit Betriebseröffnung im Jahre 1907 vollauf bewährt hatte, eine reine Kanalisierung hier auf Schwierigkeiten stößt.

Zur Begründung hierfür wird angeführt, dass ein Schiff, das vom Rhein in den bei Bamberg beginnenden eigentlichen Donau-Main-Kanal gelangen will, auf einem Weg von 390 Kilometern 67 Schleusen passieren muss, sodass es kaum länger als eine Stunde ununterbrochen mit voller Geschwindigkeit fahren kann. Wie hier Abhilfe zu schaffen ist, darüber wird im nächsten Abschnitt eingehend referiert.

Am Schlusse des sechsten Abschnittes werden noch kurz die Kosten für die Kanalisierung der Strecke Aschaffenburg-Bamberg angegeben. Sie betragen auf eine Flusslänge von 302,5 Kilometer im ganzen 95 Millionen Mark, sonach für jeden Kilometer 314.049 Mark. In diesen Kosten sind die Korrekturen scharfer Mainkrümmungen mit einem Betrage von 4.043.000 Mark enthalten.

Der ausführliche siebente Abschnitt behandelt dann die im Maintal projektierte Wasserstraße bei Anwendung eines gemischten Bausystems, d.h. eines Systemes, bei dem Seitenkanäle und kanalisierte Flussstrecken abwechseln.

Zunächst wird festgestellt, dass die Anregung zum Vorschlag dieses gemischten Bausystems die Arbeiten an einer Großschifffahrtsstraße im Tale der Moldau und Elbe zwischen Prag und Aussig gaben. Sodann wird die Linienführung der Main-Wasserstraße besprochen und die Länge der Seitenkanäle auf 204,4 Kilometer, die Länge der von der Großschiffahrt benutzten Mainstrecke auf 78,1 Kilometer angegeben. Daran schließt sich eine Abhandlung über die projektierte Wehranlage im Main an, auf die ein Aufsatz über Kammerschleusen und über die Länge der Haltungen folgt. Über die Fahrrinne im kanalisierten Main von Kostheim aufwärts ist gesagt, dass sie in den geraden Flussstrecken eine Breite von 36 Metern hat und somit ein gefahrloses Ausweichen zweier sich begegnender Schleppzüge gestattet. Die Tiefe der Fahrrinne des kanalisierten Mains wird auf 2,9 bis 3,0 Meter angegeben.

Auch die Querschnitte der Seitenkanäle werden ausführlich behandelt, ebenso der Wasserbedarf in den Seitenkanälen.

Über die Kosten bei Anwendung des gemischten Systems finden wir folgende Angaben:  
"Kosten auf eine Länge von 202,5 km im ganzen: 120.000.000 Mk.

d.i. also pro Kilometer . 424.779 Mk.

Die 78,1 km lange kanalisierte Flussstrecke kostet im Ganzen

26.000.000 Mk.

d.i. also pro Kilometer . 332.906 Mk.

Die 204,4 km langen Seitenkanäle kosten im Ganzen 94.000.000 Mk.

d.i. also pro Kilometer . 459.882 Mk."

Die Kosten der kanalisierten Flussstrecke sind nach der Denkschrift beim gemischten Bausystem für den Kilometer um 18.857 Mark teurer berechnet als bei einer reinen Kanalisierung und zwar deshalb, weil die Seitenkanäle durchschnittlich 450 Meter oberhalb der Wehre abzweigen, während bei reiner Kanalisierung die unter Stau liegende Mainstrecke vollständig als Wasserstraße benutzt wird. Die Mehrkosten fallen aber angesichts der Vorteile, die das gemischte System bietet, nicht so sehr ins Gewicht. Als solche Vorteile kommen vor allem in Betracht: Leichter Schifffahrtsbetrieb bei Anwendung von Seitenkanälen, geringere Kosten für die Bedienung der Wehre, der Kammerschleusen und Floßdurchlässe, für die ganze Unterhaltung der Bauanlage, endlich die Möglichkeit einer gleichmäßigen Ausnutzung der Wasserkräfte.

Am Schlusse dieses Abschnittes wird noch die Ausnutzung der Wasserkräfte des Mains behandelt, insbesondere werden wichtige Angaben über verwendbare Wasserkräfte der Wehre und der Seitenkanäle gemacht.

Die verwertbare Wasserkraft an den 18 Wehren im Main bei kleinster Wasserführung berechnet die Denkschrift auf 5.714 PS, diejenige in den Seitenkanälen bei niedergelegten Wehren und bei kleinstem Wasserstand auf 6.250 PS. Durchschnittlich auf das Jahr gerechnet erhöhen sich diese Zahlen auf 8.545 PS verwertbarer Wasserkraft an den Wehren und auf 10.192 PS in den Seitenkanälen, im ganzen also auf 18.736 PS.

Einem achten Abschnitt ist schließlich noch die Beschreibung von Abkürzungslinien für die neue Wasserstraße vorbehalten.

Der Gedanke an Abkürzungslinien ist angesichts der langen und weitauslaufenden Serpentin des Mains sehr wichtig, beträgt doch die Luftlinie von der Mündung der Regnitz in den Main bei Bischberg bis nach Aschaffenburg nur 120 Kilometer, während die Entfernung der genannten Orte nach dem Laufe des Flusses gemessen 303 Kilometer ausmacht.

Als stärkste Abkürzung untersucht die Denkschrift zunächst die Linie Würzburg-Homburg. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung muss aber diese Linie außer Betracht bleiben, da auf ihr die Schiffe bei einer Fahrt mainaufwärts 140,8 Meter gehoben um dann bei Würzburg wieder um 112,5 Meter gesenkt werden müssten.

Auch von einer Abkürzungslinie Lohr-Aschaffenburg verspricht sich die Denkschrift nichts, da ja 11 Staustufen zu überwinden wären, ebenso wenig von der theoretisch vielleicht am meisten ins Auge springenden Linie Schweinfurt-Karlsdorf, weil sich hier der spätere Ausbau einer Großschiffahrtsstraße nach den Städten Würzburg, Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen nicht vermeiden ließe, was einen neuen erheblichen Kostenaufwand verursachen würde.

Dagegen hält die Denkschrift eine Abkürzungslinie Heidenfeld-Himmelstadt für durchaus praktisch, vor allem hinsichtlich des Betriebes. Die verlorene Steigung beträgt hier nämlich nur 34,4 Meter und die Mainschleife könnte mit einer einzigen Haltung von 30 Kilometer Länge durchquert werden.

Aber auch Abkürzungslinien unter Umgehung Bambergs finden wir in diesem Abschnitt behandelt.



Eine Abkürzungslinie würde beim Fürther Kanalhafen abzweigen und könnte 6 Kilometer von Fürth entfernt mit einer einzigen, etwa 55 Kilometer langen Haltung bis in die Nähe von Marktbreit am Main geführt werden.

Diese Abkürzungslinie ist, falls aus wirtschaftlichen Gründen der Weg über Bamberg aufgegeben werden müsste, nach der Denkschrift die einzige, die auch vom technischen Standpunkt aus zu empfehlen wäre.

Die durch diese Linienführung erreichte Abkürzung würde 86,3 Kilometer betragen; die Kosten für den Kilometer berechnen sich auf 1,1 Millionen Mark.

Eine weitere Abkürzungsmöglichkeit sieht die Denkschrift schließlich noch darin, die Wasserstraße nicht bei Marktbreit am Main enden zu lassen, sondern sie von Fürth bis nach Wertheim zu führen.

Auf Grund eingehender Untersuchungen kommt jedoch die Denkschrift selbst bereits zu dem Ergebnis, dass trotz des Vorteils dieser Abkürzungslinien, der durch Wegfall eines Teils der langen Mainkrümmungen erreicht würde, sich ein Festhalten an der Linienführung durchs Maintal bis Bamberg mehr empfiehlt und dass die Nachteile der Führung der ganzen Linie im Maintal durch einen bequemen Betrieb auf tiefen, lang gezogenen Kanälen, sowie durch einen billigen Betrieb mittels der zu gewinnenden Wasserkräfte auszugleichen sind.

Ein letzter neuer Abschnitt führt uns dann noch kurz in die wichtigsten österreichischen und preußischen Projekte ein, die in Vergleich gestellt werden mit dem bayerischen Wasserstraßenprojekt.

Das Schlusswort endlich gibt nochmals einen kurzen Überblick über die Hauptergebnisse der Untersuchungen und veranschlagt die Herstellungskosten für die Großschiffahrtsstraße auf insgesamt 250 Millionen Mark, gleichgültig welche Wege man dabei von Nürnberg aus einschlägt.

Es klingt aus mit den warnenden Worten: *"Suchen wir der Bayern im Verkehr drohenden Abschließung mit allen Kräften zu begegnen, trachten wir danach, die Donau-Main-Wasserstraße zu vollenden, ehe es wiederum heißen muss: **zu spät !**".*

Nachdem Faber mit den erwähnten Veröffentlichungen die Arbeiten für den Rhein-Main-Kanal beendet hatte, wäre eigentlich die Aufgabe des technischen Vereinsamtes erledigt gewesen.

Aber schon harrten neue Aufgaben der Inangriffnahme durch den Verein, die eine Beibehaltung des Amtes erforderten. Der Kanal-Verein war ja nicht ausschließlich für die Interessen der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße ins Leben getreten, wenn auch die Förderung dieses Projektes seine Hauptaufgabe war, sondern er sollte nach einem Ausspruch des Prinzen Ludwig auch die Hebung der Schifffahrt auf den anderen kleinen Wasserstraßen Bayerns im Auge behalten.

Schon im Jahre 1893 war daher im Ausschuss und später in der Hauptversammlung vom Vereinsvorsitzenden betont worden, der Verein vertrete alle bayerischen Wasserstraßen und es sei nicht richtig, wenn man etwa glaube, der Verein vertrete lediglich das Wasserstraßenprojekt zwischen Aschaffenburg und Passau, vielmehr sei auch die Wiederbelebung der Donauschifffahrt oberhalb Regensburg Gegenstand der Sorge des Vereins. Bei dem Standpunkt des Vereins darf es uns nicht Wunder nehmen, dass es vor allem die obere Donau von Kelheim bis Ulm war, für die sich der Verein interessierte. Schon im Jahre 1894 hatte der Verein, allerdings vergeblich, versucht, den Landtag zur Vornahme von Vorarbeiten betreffend die Hebung der Donauschifffahrt Passau-Ulm zu veranlassen und im Jahre 1898 war er an die Staatsregierung mit der ebenfalls erfolglos gebliebenen Bitte herangetreten, dem Landtag eine Vorlage betreffend Schiffbarmachung der oberen Donau zu unterbreiten.

Die Beendigung der Projektierungsarbeiten für den Rhein-Main-Donau-Kanal waren nun ein willkommener Anlass das technische Amt einmal mit der Ausarbeitung eines Projektes zur Durchführung der Großschifffahrt von Kelheim bis Ulm zu betrauen.

Mit gewohnter Schnelligkeit und Sachkunde erledigte Faber auch diese Aufgabe und schon am 14. Dezember 1903 war auch dieses Projekt fertig.

Wir haben, da es nicht mehr in den Rahmen unserer Arbeit fällt, nicht weiter darauf einzugehen; wir erwähnen jedoch, dass die Denkschrift, die Faber ausgearbeitet hatte, der Ulm-Neu Ulmer Verkehrsgruppe die Anregung gab für ihren Antrag an die Staatsregierung, eine Regulierung der Niedrigwasserrinne der Donau zwischen Leipheim und Günzburg versuchsweise auszuführen. Für diesen Antrag wurden die Mittel auch tatsächlich bewilligt und seine Durchführung gelangte so zu günstigen Ergebnissen, dass Ende 1907 der Landtag auch die Versuchsregulierung einer weiteren Strecke der oberen Donau genehmigte.

Mit dieser zweiten Faber'schen Denkschrift kamen die Arbeiten des ersten technischen Vereinsamts zum Abschlusse. Über die Bedeutung seiner Arbeiten, vor allem für die spätere Inangriffnahme des Ausbaues der Großschiffahrtsstraße, wir unten noch zu berichten sein. Wir können es uns jedoch nicht versagen, schon an dieser Stelle die Bemühungen und den großen Arbeitseifer Fabers gebührend hervorzuheben und wir glauben dies am besten dadurch zu bewirken, dass wir die ehrenvolle Anerkennung im Abdrucke wiedergeben, die der ersten Vereinsvorsitzende dem Leiter des technischen Vereinsamtes zollte:

*"Mit der von hervorragender Fachwissenschaft, wirtschaftlicher Erkenntnis und scharfem Urteile zeugenden Arbeit hat Faber seinen Namen für alle Zeit mit der wichtigsten Wasserverkehrsfrage verknüpft und er hat mit ihr bewiesen, dass er dieses schwierige Gebiet nicht nur beherrscht, sondern dass er auch das Erreichbare von dem zunächst Aussichtslosen zu unterscheiden weiß".*

### **3. Rege Vortragstätigkeit des Kanalvereins. (Ein bedeutsames Referat Dr. von Eheberg)**

Natürlich waren mit den Arbeiten des technischen Vereinsamtes nicht etwa auch die Bestrebungen des Kanal-Vereins zu Ende. Der Verein war auch während der Untersuchungen des Amtes nicht in Untätigkeit verfallen, sondern hatte durch Abhaltung interessanter Vorträge auf seinen verschiedenen Hauptversammlungen seinen Ideen neue Freunde zu gewinnen versucht. Hervorzuheben sind hier außer den schon benannten vor allem folgende Vorträge: *"Der bayerische Holzhandel und das Donau-Main-Projekt"*, von Sägewerksbesitzer **Forchheimer**, am 23. Mai 1897 in Passau, ferner *"Die Bedeutung des Main-Donau-Kanalprojekts für den Petroleum-Verkehr"*, von Großhändler Bing am 22. Mai 1898 in Schweinfurt.

Besonders zu erwähnen ist ferner noch ein Referat Dr. von Eheberg über *"Die preußische Kanalvorlage und ihre Bedeutung für Bayern"* <sup>3)</sup>, in dem dargelegt wurde, welche einschneidende Bedeutung der von Preußen beschlossene Ausbau eines Teils des Mittellandkanals für Bayern hat.

Der Redner führte unter anderem aus:

*"Dort (in Preußen) wird an Kosten gespart, bei uns bleiben die Entfernungen, die Transportmittel, die Transportkosten die gleichen. Während in Preußen aller Voraussicht nach an den zukünftigen Wasserstraßen Industrie und Verkehr und der Absatz der landwirtschaftlichen Produkte neu belebt werden, werden wir in Bayern, das an sich infolge seiner Lage im tiefsten Binnenlande ungünstig dasteht, einen umso schwereren Konkurrenzkampf mit dem von Natur aus schon begünstigten Norddeutschland zu bestehen haben. In der ersten Denkschrift unseres Kanalvereins finde ich folgende Worte: Heute hat der bayerische Staat einen verhältnismäßig geringen Nutzen von den Handelsverträgen des Deutschen Reiches und von der See- und Binnengroßschiffahrt, die den gesteigerten internationalen Verkehr vermittelt. Er fühlt mehr die Schattenseiten, während die Vermehrung des Nationalreichtums durch Handel und Industrie mehr den deutschen Nachbarstaaten zufällt. ..."*

*"Wenn man verfolgt hat, wie heftig die Bewegung in Bayern gegen die norddeutschen Staffeltarife war, wenn man bedenkt, wie geringfügig im Güterverkehre die Bedeutung dieser vereinzelt Staffeltarife gegenüber einem norddeutschen Wasserstraßennetze ist, so kann man sich vorstellen, welcher scharfer Gegensatz zwischen norddeutscher und bayerischer Volkswirtschaft sich allmählich herausbilden muss, wenn Bayern nicht gleichfalls daran geht, seine Wasserstraßen auszubauen."*

*Welch ein Aufschwung wird erst eintreten, wenn die neuen Kanäle sozusagen vor den Türen der Industrie vorbeiführen! Bei uns hingegen soll es in dieser Beziehung beim alten bleiben. Aber Stillstand bedeutet im wirtschaftlichen Leben so vie wie Rückgang und die Befürchtung ist nicht abzuweisen, dass die norddeutsche Volkswirtschaft einen Vorsprung erringen wird, den einzuholen unmöglich sein wird. Machen wir doch heute schon die Wahrnehmung, dass die wenigen Anstalten wirklicher Großindustrie, die wir in Bayern haben, wegen des kostspieligen Bezuges der Rohstoffe und der großen Entfernung von den Seehäfen aus Bayern hinweg verlegt werden".*

Aber auch die Kanalisierungsprojekte anderer Länder würdigte Dr. von Eheberg. Über den Konkurrenzkampf zwischen Württemberg und Bayern bemerkte er:  
*"Main und Neckar haben von alters her der Vermittlung des hochwertigen Rhein-Donauverkehrs gedient und sich diesen geteilt, wobei je nach Gunst der Verhältnisse bald der Main, bald der Neckar das Übergewicht bekam. Dadurch nun, dass die badische Regierung frühzeitig die verkehrspolitischen Aufgaben der Zeit erfasste und für ihren Rheinhafen Mannheim den größten Aufwand nicht scheute, hat in den letzten Zeiten der Neckarhandel ein beträchtliches Übergewicht über den Mainhandel bekommen und zwar nicht nur derjenige, welcher die Wasserstraße benützt, sondern auch derjenige, welcher sich der an den Mannheimer Stapelplatz anschließenden Eisenbahnen bedient. Es ist klar, dass der Ausbau des einen oder des anderen der beiden Flüsse für die Groß-Schiffahrt von größter Bedeutung hinsichtlich der Beherrschung des süddeutschen Handels und der industriellen Entwicklung der von diesen Flüssen berührten Verkehrsgebiete sein wird. Wird der Neckar für die Großschiffahrt eingerichtet, während der Main und der Ludwig-Donau-Main-Kanal in ihrem damaligen Zustande verbleiben, so ist das Übergewicht des ersteren über den letzteren mit allem schädlichen Folgen für unsere heimische Volkswirtschaft dauernd gesichert".*

Über die Bedeutung des Projekts einer Verbindung der österreichischen Donau mit der Weichsel, der Oder und der Elbe für Bayern und die sich hieraus ergebende Gefahr einer wirtschaftlichen Abschnürung Bayerns vom großen Verkehrsnetz legte Dr. von Eheberg folgendes dar:

*"Österreich macht gegenwärtig erhebliche Anstrengungen, um direkt durch geeignete Wasserwege mit Norddeutschland und den norddeutschen Meeren verbunden zu werden. Heute fürchtet man sich in Österreich vor der Möglichkeit des Umbaus des Donau-Main-Kanales und der bayerischen Donau zu einem Großschiffahrtswege. Der österreichische Industrierat hat darauf hingewiesen, wie gefährlich es für Österreich sein werde, wenn nach dem Umbau des Ludwig-Donau-Main-Kanale Deutschlands Wasserstraßennetz auch im Westen bis an die österreichische Donau reichen und Österreich förmlich umklammert werde. Umgekehrt, wenn Österreich seine Fluss- und Kanalprojekte ausführt, während wir die Hände in den Schoß legen, werden wir eine erhebliche Verschlimmerung unserer wirtschaftlichen Lage zu gegenwärtigen haben. Ich bitte einen Blick auf die Landkarte zu werfen. Sie zeigte uns, dass wir dann als stille Ecke abseits von dem großen Verkehrsnetze liegen bleiben und dass wir auch noch viel von dem Durchgangsverkehre verlieren werden, der uns bis heute beschäftigt"*

<sup>3)</sup> = Gehalten auf der Hauptversammlung des Vereins in Augsburg am 12. Mai 1901

#### **4. Stellers wirtschaftliche Untersuchungen.**

Angeregt durch all dieser Vorträge ging man nun im Verein dazu über, auf die technischen Untersuchungen, auf die man bis jetzt das Hauptaugenmerk gerichtet hatte, solche wirtschaftlicher Art folgen zu lassen.

Vor allem war es hier der Geschäftsführer des Vereins K. **G. Steller**, der nach dem Ausscheiden des in den Konsulatsdienst berufenen Dr. Zoepfl seit dem 15. September 1902 im Dienste des Vereins stand und der sich eingehenden Studien über den wirtschaftlichen Wert einer bayerischen Großschiffahrtsstraße widmete.

Die Ergebnisse seiner Untersuchungen fasste er zunächst am 2. Juni 1907 anlässlich der 17. Hauptversammlung des Vereins zu Lindau in seinem Vortrage über *"Die Hauptergebnisse wirtschaftlicher Untersuchungen zur Begründung bayerischer Wasserstraßenpläne"* zusammen.

Da den Studien Stellers vor allem als Ergänzung der früheren technischen Untersuchungen eine ganz besondere Bedeutung zukam, so entschloss sich der Verein, diese Studie in einem großen, von Steller verfassten Werke *"Der wirtschaftliche Wert einer bayerischen Großschiffahrtsstraße"* der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieses Werk erschien bereits im August 1907 und war von einem Vorwort begleitet, das als kleine Inhaltsübersicht über das Werk selbst anzusehen ist.

Bei der Wichtigkeit dieses umfassenden Werkes, der dritten großen Publikation des Kanal- Vereins, können wir es uns nicht versagen im folgenden etwas genauer darauf einzugehen.

In der Einleitung berücksichtigt Stellers Bayerns Handelsstellung im Mittelalter und die Wünsche nach einer Wiederaufnahme der bayerischen Handelsvermittlung zwischen dem Morgen- und Abendlande. Ferner führte er im ersten Teile seiner Arbeit die wichtigsten Schriftsteller an, die die Hoffnung auf Wiedergewinnung der früheren Handelsstellung durch eine den Main mit der Donau verbindende Wasserstraße zum Ausdruck bringen. Nach einer kritischen Würdigung dieser Literatur bringt Steller einige handelspolitische Vergleiche und kommt am Ende seines einleitenden Kapitels zur Feststellung der Hauptaufgabe seines Werks, die in der Beantwortung der Frage besteht: *"Welches ist die Bedeutung der geplanten Wasserstraße für Bayerns eigenem Verkehrs mit dem Nord- und Südwesten Deutschlands und dem darüber hinaus gelegenen europäischen und überseeischen Auslande?"*.

Der erste Teil des Werks ist dann dazu bestimmt uns zu zeigen, wie sich Steller die allmähliche Ausführung der Wasserstraßenpläne denkt. Ausgehend von der Mainkanalisierung zwischen Offenbach a. Main und Aschaffenburg bespricht er die technische Ausführungsmöglichkeit, die Herstellungskosten, sowie die verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung dieses Projekts.

Bald kommt er zu dem uns vor allem interessierenden Teil, nämlich zum Ausbau innerbayerischer Wasserstraßen. In einem Unterabschnitt der betitelt ist: *"Die technische Ausführung"*, bespricht er die Wasserstraße im Maintal zwischen Aschaffenburg und Bischberg, die Verbindung des Mains mit der Donau und endlich die Möglichkeit, durch Abkürzungslinien den Verkehr auf dem gedachten Kanal rationeller zu gestalten. In diesem wichtigen Kapitel über die Abkürzungslinien bringt Steller zum Ausdruck, dass er sich weder von der Linie Lohr - Aschaffenburg, noch auch von der Linie Heidenfeld - Himmelstadt und Würzburg - Homburg viel erhofft. Mit Faber steht er auf dem Standpunkt, dass die einzige aus technischen Gründen zu empfehlende Abkürzungslinie die von Nürnberg- Fürth nach Marktbreit ist.

Nachdem Steller noch kurz auf den Ausbau der Donau eingegangen ist, bringt er in einem weiteren Unterabschnitt eine wichtige Abhandlung über die Baukosten, die er bereits genau detailliert. Daneben finden wir in seinem Werk noch eine Übersicht über die Gesamtkosten, die er wie folgt berechnet:

<i>"Kanal im Maintale zwischen Aschaffenburg und Bischberg</i>	. . . . .	<i>120.000.000 Mk.</i>
<i>Verbindungskanal zwischen dem Main und der Donau, Führung über Kelheim</i>	. . . . .	<i>130.000.000 Mk.</i>
<i>Seitenkanal zwischen Kelheim und Ulm</i>	. . . . .	<i>83.000.000 Mk.</i>
<i>Donauregulierung zwischen Hofkirchen und Kelheim</i>	. . . . .	<i>6.500.000 Mk.</i>
<i>Kachletkorrektur zwischen Hofkirchen und Passau</i>	. . . . .	<i>18.000.000 Mk.</i>
<i>Zusammen:</i>		<i>357.500.000 Mk."</i>

Bei dem Bau eines Main-Donau-Kanales von Bischberg nach Stepperg betrügen die Gesamtkosten für den Bau der Wasserstraßen . . . . . *345.500.000 Mk."*

Beide Ziffern würden sich durch Anlegung von Seitenkanälen in der Kachletstrecke um einige Millionen Mark erhöhen.

Die Baukosten will er vor allem durch Vorausleistung der an wirtschaftlichen Nutzungen Beteiligten als auch durch Belastung des Staates bestreiten.

Es heißt darüber in seinem Buche, dass derartige Verpflichtungen natürlich nur von öffentlichen Verbänden, an erster Stelle also, wenn wir gleich das rechtsrheinische Bayern ins Auge fassen, von den Regierungsbezirken übernommen werden können; bei der Aufbringung der auf Grund dieser Übernahme zu zahlenden Beträge seien dann zunächst meistbeteiligten Bezirksämter oder Bezirksamtsteile und in diesen die meistbeteiligten Gemeinden mit Vorausleistungen heranzuziehen, die ihrerseits wiederum die einzelnen Beteiligten nach Maßgabe des Nutzens, den sie aus der Wasserstraße ziehen, vorab belasten könnten.

Dagegen würden nur für die vorzunehmenden Kanalisierungen und Kanalbauten Vorausleistungen der Beteiligten in Anspruch genommen werden können, während die für die Regulierung oder Korrektur der Donaustrecke Passau - Kelheim aufzubringenden Kosten hier außer Ansatz bleiben müssen.

Von den 333 Millionen Mark, die für die Wasserstraße im Maintale, den Verbindungskanal zwischen Main und Donau bei der Führung von Gibitzenhof über Neumarkt nach Kelheim und für den Donauseitenkanal von Kelheim bis Ulm übrig blieben, nach Abzug von 24½ Millionen Mark für Arbeiten in der freien Donau, wären 111 Millionen Mark durch die Beteiligten mit 3 von Hundert zu verzinsen und jährlich mit ½ Prozent zu tilgen, was eine jährliche Belastung der Beteiligten von 3.885.000 Mark bedeuten würde.

Nach Steller würde sich dann der Anteil des Staates bei den drei künstlichen Wasserstraßen auf 222 Millionen Mark beschränken, wozu noch jene 24½ Millionen Mark für Sprengungs- und Regulierungsarbeiten in der freien Donau kämen. Demnach hätte der Staat 246 Millionen Mark aufzuwenden, was bei 3 v. Hundert Zinsen und ½ v. Hundert Abschreibung eine Jahresbelastung von 8.627.500 Mark bedeutet, vorausgesetzt, dass die aus Schifffahrtsabgaben und sonstigen bei dem Betriebe der Wasserstraße zu erzielenden Einnahmen nicht die Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten übersteigen <sup>(0)</sup>.

<sup>(0)</sup> = In dieser Textzeile liegt ein Fehler vor: wenn nämlich die Einnahmen nicht die Ausgaben des Kanales übersteigen, entsteht ein Defizit, welches durch den Staat zu tragen ist und somit dessen Aufwendungen für den Kanal erhöht. - *Anm.*

Dass die Deckung der Verwaltungs- und Betriebskosten nur sehr schwer erreichbar, gibt Steller ohne weiteres zu; er rechnet daher mit ansehnlichen Zuschüssen der Beteiligten während vieler Jahre und vor allem mit dem Ausschluss einer Verzinsung und Tilgung des staatlichen Baukapitals erst nach einer langen Reihe von Jahren.

Auf jeden Fall ist Steller der Auffassung, dass mit Rücksicht auf die Staatsfinanzen nur ein allmählicher Ausbau der erstrebten Wasserstraßen in Frage komme. Im zweiten Teil seines Werks behandelt dann Steller die Wirtschafts- und Verkehrsstellung Bayerns, insbesondere des rechtsrheinischen Bayerns, innerhalb der des Deutschen Reiches. In allgemeinen volkswirtschaftlichen Untersuchungen beleuchtet er Bayerns Wirtschaft, sowie Bayerns Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr. Was besonders den Wasserstraßenverkehr betrifft, so erfahren wir interessante Einzelheiten über den Verkehr mit wichtigen Gütern, so über den Getreide-, Holz-, Obst- und Petroleumverkehr. Aber auch über den Verkehr auf dem Main, auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal, auf der Donau und auf dem Rhein macht Steller wertvolle Angaben. Am Schlusse dieses Teils finden auswärtige Bestrebungen um den Ausbau von Wasserstraßen eingehende Würdigung.

Im dritten Teil seines Buches schließlich, der am ausführlichsten gehalten ist, bringt Steller noch seine Untersuchungen über die Verkehrsmöglichkeit auf den erstrebten bayerischen Wasserstraßen und über den Umfang ihrer wirtschaftlichen Ausnutzung. Eingangs stellt er fest, dass die Frage, ob und in welchem Maße eine wirtschaftliche Netzwirkung aus dem von ihm befürworteten bayerischen Verkehrsnetz zu erwarten ist, ihre Beantwortung einerseits in der Untersuchung der Schifffahrtsselbstkosten, andererseits in der Betrachtung der Gütertarife der Eisenbahnstrecken (Massengüterbahn) findet, mit denen die Wasserstraßen in Wettbewerb treten will. Nach seiner durchaus richtigen Auffassung ist für die Frachtsätze auf Wasserstraßen durch die

Schiffahrtskosten die untere, durch die Gütertarife der Eisenbahnen die obere Grenze gezogen.

In diesem Zusammenhang berechnet Steller unter der Rubrik *"allgemeine Feststellungen"* vor allem die reinen Schiffahrtskosten auf Kanälen, sodann die Kanalabgabe und endlich die Nebenkosten. Auch die RheinSchiffahrtskosten und die DonauSchiffahrtskosten berücksichtigt er und kommt zu dem Ergebnis, dass der Verfrachtungsmöglichkeit auf den erstrebten bayerischen Wasserstraßenstationen zwar eine gewisse Grenze gezogen ist, dass aber die GroßSchiffahrt besonders im Verkehr mit nordwestlichen Gebieten durch die Billigkeit der Rheinfrachten unterstützt wird.

Besondere Untersuchungen stellt der Geschäftsführer des Kanalvereins sodann über den Kohlenverkehr an, der ja für Bayern außerordentlich bedeutsam ist. Steller kommt hier zu dem Ergebnis, dass weitere Ermäßigungen der Eisenbahnfrachten für Rohstoffe nicht wahrscheinlich sind und dass nur die Wasserstraße als durchschlagendes Mittel zur Verbilligung der Kohlenzufuhr übrig bleibt. Ferner beschäftigt sich Steller in diesem Zusammenhang mit dem Metall-, Metallwaren- und Erzverkehr, mit dem Verkehr in landwirtschaftlichen Erzeugnissen, des Holzgewerbes und den verwandten Gewerbebezügen, endlich noch mit dem Verkehr in Steinen, in Erzeugnissen der hier einschlägigen Gewerbe und in sonstigen Gütern.

Das zweifellos bedeutsame Werk schließt mit einem optimistisch gehaltenen Schlusswort, das die Bedeutung des Projekts für ganz Bayern nochmals besonders unterstreicht.

## **5. Die Arbeiten des zweiten technischen Vereinsamtes - Die Gebhardt'sche Denkschrift**

Das Werk Stellers, obwohl meist wirtschaftlichen Inhalts, gab den Anstoß zu neuen technischen Untersuchungen, vor allem hinsichtlich der schon von Faber behandelten Abkürzungslinien.

Da sich auch Steller auf den Standpunkt gestellt hatte, dass durch die von Faber vorgeschlagenen Linien eine größere wirtschaftliche Rentabilität des Kanal sich nicht erzielen lasse, so fuhr man fort nach tauglichen Abkürzungslinien zu suchen. Vor allem war es hier Ministerialrat Hensel, der sich viel mit der Frage beschäftigte und am 24. Mai 1908 anlässlich der 18. Hauptversammlung des Vereins in seinem Vortrag über: *"Ein neuer Wasserweg vom Main zur Donau und dessen Weiterführung nach Augsburg und München"* über seine Studien berichtete.

Die Arbeiten Hensels veranlassten den Verein im September 1908 ein neues technisches Amt zu bilden, an dessen Spitze der damalige Regierungsbaumeister Gebhardt trat, der durch das Entgegenkommen der Staatsregierung für die Arbeiten des Vereins amtsbeurlaubt wurde. Dieses zweite technische Vereinsamt, dem auch Regierungsbaumeister Schmidt angehörte, hatte die Aufgabe im engsten Zusammenarbeiten mit Ministerialrat Hensel dessen Pläne zu bearbeiten und ihre wirtschaftliche und technische Durchführungsmöglichkeit, vor allem auch unter dem Gesichtspunkt eines Anschlusses der Städte München und Augsburg an die GroßSchiffahrtsstraße, die von Stepperg aus den kürzesten Weg zum Rhein einschlagen sollte, zu untersuchen.

Der Verein hatte sich entschlossen, zu dem vorliegenden ersten Projekt noch ein zweites auszuarbeiten zu lassen, -jedoch ohne vorerst irgendwie Stellung zu nehmen-, um die berechnete Forderung eines Anschlusses Südbayerns an die große mitteleuropäische Wasserstraße nicht aus dem Auge zu verlieren, um die generelle Möglichkeit der Durchführung eines solchen Anschlusses darzutun und vor allem um angesichts der dringenden Notwendigkeit von Abkürzungslinien bei der neuen Main-Donau-Wasserstraße und den heftigen Streit über die Wirtschaftlichkeit solcher Abkürzungslinien nochmals andere Linienführungen zwischen Donau und Main erörtern zu lassen.

Die Ausarbeitung des Projekts geschah auch diesmal wieder auf eigene Kosten des Vereins; doch hatten erhebliche Zuschüsse geleistet die Städte München und Augsburg,

der Kreis (= Bezirk) Schwaben, der Handelsverein Augsburg und die Sektion München des Kanalvereins.

Die Arbeiten des zweiten Vereinsamtes waren im Jahre 1912 beendet. Am 25. Mai 1913, anlässlich der 23. Generalversammlung des Vereins zu München erstattete Gebhardt einen Bericht über *"Die von dem technischen Vereinsamte ausgearbeiteten Projekte"*. Noch im gleichen Jahre erschien nach dem Grundgedanken Hensels die von Theodor Gebhardt ausgearbeitete Denkschrift zu dem technischen Entwurfe einer Main-Donau-Wasserstraße mit Anschluaa der Städte München und Augsburg.

Auf diese vierte große Arbeit des Kanalvereins gehen wir im folgenden näher ein, wobei wir auch hier, da uns doch hauptsächlich der Main-Donau-Kanal interessiert, die Teile der Denkschrift, die sich mit dem Anschlusse Münchens und Augsburgs an diesen Kanal befassen, nur streifen können.

Unter der Rubrik *"Allgemeine Erläuterungen"* finden wir im ersten Abschnitt einen kurzen Überblick über die Arbeiten des ersten technischen Amtes in den Jahren 1899 bis 1902, sowie über die Aufgabe des im Jahre 1908 gegründeten zweiten technischen Amtes. Nachdem in der Denkschrift darauf hingewiesen ist, dass bei der Ausarbeitung die Faber'sche Denkschrift als Grundlage und Vorbild diene und dass nur mit der Faber'schen Denkschrift zusammen die neue Denkschrift als abgeschlossenes Ganzes anzusehen ist, wird die Art der Bearbeitung des neuen Projekts eingehend geschildert. Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit der Linienführung. Die hier zunächst behandelte Linienführung kann von uns nur kurz besprochen werden, zumal sie nicht unmittelbar mit einer Rhein- Main-Donau-Wasserstraße zusammenhängt. Besonders zu nennen wären vielleicht die Kapitel über die Führung der Linie bei München, über die Münchner Umschlagsanlage und über die Durchgangslinie München-Augsburg-Stepperg.

Wichtiger für uns sind die Kapitel über die Linienführung nördlich der Donau. Hier wird vor allem Nürnberg als der "feste Punkt" herausgearbeitet, nach dem sich die Führung der Kanallinie richtet.

Sodann wird die Linienführung von der Donau bis zur Abzweigstelle nach Nürnberg betrachtet. Sowohl die Faber'sche, als auch die Hensel'sche Linienführung wird untersucht und kritisiert. Bezüglich des Abstiegs nach Nürnberg wird gesagt, dass der Anschluss der Stadt Nürnberg selbst, sowie die Verbindung der neuen Kanallinie mit dem bestehenden Ludwigs-Kanal angesichts der gegebenen Umstände nur durch einen Stichkanal erfolgen kann.

Sodann geht die Denkschrift auf die im Süden der Stadt geplante Umschlagsanlage mit ihren vier zur Hauptrichtung schräg gestellten Stichbecken ein und beschreibt die Linienführung von dieser Abzweigstelle bis Uffenheim, die dadurch bestimmt ist, dass auf möglichst kurzem Wege die beiden Main-Südspitzen bei Marktbreit-Ochsenfurt und Kreuzwertheim erreicht werden sollen. In einer vergleichenden Darstellung der Linie von Uffenheim bis Ochsenfurt-Marktbreit bzw. Bettingen-Kreuzwertheim wird als Kernpunkt für eine Entscheidung zugunsten der einen oder der anderen Linie die Frage festgestellt, ob es zweckmäßiger sei -wenn einmal die Mainkanalisierung über Aschaffenburg hinaus bis Kreuzwertheim durchgeführt sein wird- gleich von hier aus unter Ausschaltung aller Mainschleifen mit dem Verbindungskanal zur Donau vorzustoßen, oder ob nach weiterem Ausbau des Mains über Gemünden - Würzburg erst von Ochsenfurt-Marktbreit aus mit der Wasserstraße abgegangen werden soll. Auch die Umschlagsanlagen bei Ochsenfurt/Marktbreit werden kurz besprochen. In einer Zusammenstellung und Gesamtübersicht finden wir am Schlusse dieses Abschnittes interessante Angaben über die Länge der einzelnen Strecken. Die Kanallinie von München über Eichstätt-Stepperg nach Ochsenfurt hat eine Gesamtlänge von rund 262 Kilometer. Die Linie von der Donau bis Ochsenfurt eine Länge von rund 176,5 Kilometer und die Linie von der Donau über Uffenheim bis Bettingen rund 222,5 Kilometer. Der Augsburger Stichkanal besitzt eine Länge von 18,105 Kilometer. Bei der Anlage der Kanalführung von München über Augsburg zur Donau bzw. zum Main bei Ochsenfurt erhält die Kanallinie eine Gesamtlänge von rund 282 Kilometer, während die Kanallinie von München über Uffenheim nach Bettingen/Kreuzwertheim rund 308 Kilometer lang ist.

Ein dritter Abschnitt ist der Höhenführung gewidmet. Das erste Kapitel bringt Grundsätze über die Gestaltung und betont eingangs, dass Höhen- und Linienführung in einem Projekt sehr oft derart übereinander greifen, dass es schwer hält, sie gesondert zu behandeln, ohne sich zum mindestens Wiederholungen zu Schulden kommen zu lassen. Trotzdem hält es die Denkschrift mit Rücksicht auf die Höhenführung gerade bei diesem wichtigen Kanal für ratsam, sie getrennt zu behandeln.

Die Überwindung der Gefälle geschieht nach der Denkschrift mit Schleusentreppen, während von Hebewerken abgesehen wird. Bezüglich der Überquerung tief eingeschnittener Täler wird die Auffassung vertreten, dass, wenn irgendwie möglich, mit Dämmen an Stelle der teuren Kanalbrücken gearbeitet werden muss.

Die dann behandelte Höhenführung südlich der Donau besprechen wir hier nicht, um gleich auf die nördliche Höhenführung eingehen zu können. Bestimmend für die Höhenführung ist auch hier die Höhenlage der Stadt Nürnberg. Doch ist eine Führung der Wasserstraße etwa in der Nürnberger Höhenlage unmöglich; diese kann vielmehr bei der Bestimmung der Höhenführung nur insofern maßgebend sein, als der Höhenunterschied zwischen der Kanallinie und der Stadt auf ein Mindestmaß zurückgeführt werden muss.

Nach der Beschreibung der Höhenführung von der Donau bis zur Abzweigstelle nach Nürnberg geht die Denkschrift auf den Abstieg nach Nürnberg sowie nochmals auf die im Westen der Stadt Nürnberg geplante Umschlaganlage ein, um dann ebenso wie im vorigen Abschnitt -diesmal unter dem Gesichtspunkt der Höhenführung- die Strecke von der Abzweigstelle nach Nürnberg bis Uffenheim sowie die Strecke Uffenheim - Ochsenfurt - Marktbreit bzw. Uffenheim - Bettingen - Kreuzwertheim in vergleichender Gegenüberstellung zu behandeln. Interessant ist die Feststellung, dass die Höhenführung von München bzw. von Augsburg bis zum Main keine verlorene Steigung aufweist. In einer Gesamtübersicht wird zum Schlusse angegeben, dass der Kanal von München bis zum Main bei Ochsenfurt ein Gesamtgefälle von 317,70 Meter zu überwinden hat. Auch die durchschnittliche Höhe der zur Überwindung dieses Gefälle angelegten Stufen - unterschieden je nach Linienführung- sowie die Anzahl der Stufen mit ihren Kammerschleusen finden wir hier zusammengestellt.

Das vierte Kapitel der Denkschrift behandelt die Wasserversorgung. Zunächst wird allgemein festgestellt, dass die Lösung der Wasserversorgung des geplanten Kanals außerordentlich einfach ist. Wie wir oben gesehen haben, kommt bei der ganzen Linienführung von Augsburg bis zum Main eine verlorene Steigung nicht in Frage, sodass also nur notwendig ist, bei diesen beiden Städten das Wasser der Isar und der Amper bzw. dem Lech zu entnehmen und es in den Kanal, dem man zweckmäßig ein schwaches Gefälle geben wird, einzuleiten. Geschieht dies, so fließt das Wasser von selbst von Haltung zu Haltung dem Main zu.

Mit der Gebhardt'schen Lösung der Wasserversorgung durch Zuleiten fremden Wassers - hier vor allem der Isar, der Amper oder Hochwassers, -tritt uns der schon in der Faber'schen Denkschrift verwertete Gedanke entgegen, sich die erforderlichen Wassermengen von einem reicheren Stromgebiet für ein ärmeres auszuborgen. Diese Idee ist jedoch nicht neu; nein, schon im Jahre 1893 hat Kanalamtsdirektor Volkert einen ähnlichen Vorschlag zur Speisung des alten Ludwig- Donau-Main-Kanales gemacht. Gebhardt bringt dann die vom Königl. Bayer. Hydrotechnischen Büro erhaltenen Angaben, wonach jeder der drei oben erwähnten Flüsse das ganze Jahr über in der Lage wäre die zur Versorgung des Kanals benötigte Wassermenge jederzeit allein zu liefern. Er stellt aber gleichzeitig fest, dass die Wasserentziehung bei den einzelnen Flüssen doch auf ein gewisses Minimum reduziert werden muss, vor allem mit Rücksicht auf die an den Flüssen bestehenden Kraftanlagen, sodass sich eine gleichzeitige Entnahme aus allen drei Wasserläufen empfiehlt.

Für die Zuleitung fordert Gebhardt eigene Zuleitungskanäle; technische Schwierigkeiten bestehen seiner Ansicht nach nicht. Da sich sowohl die Anzahl als auch die Ausmaße der Bauwerke auf ein Mindestmaß beschränken, so dürften die insgesamt für die



Wasserversorgung aufzuwendenden Kosten nach Gebhardts Schätzung den Betrag von 1 Millionen Mark nicht überschreiten.

In einem Unterabschnitt geht Gebhardt ferner auf die Wasserversorgung nur für Schifffahrtszwecke ein. Für den Wasserbedarf zu Schifffahrtszwecken legt die Denkschrift die von Faber mit Rücksicht auf die Verdunstung oder Versickerung angenommene Zahl von 14 Litern pro Sekunde für den Kilometer ihren Betrachtungen zu Grunde und berechnet demnach den Wasserbedarf, der, wie oben schon erwähnt, durch die drei Flussläufe Isar, Amper und Lech bestritten werden soll.

Auch die Wasserversorgung für Schifffahrts- und Kraftzwecke wird in diesem Abschnitt behandelt. Nach eingehenden, durch eine Tabelle veranschaulichten Studien über den Wasserbedarf für bestehende oder geplante Kraftanlagen, der sich auf 12,5 Kubikmeter pro Sekunde beläuft, kommt die Denkschrift zu dem Ergebnis, dass auch hierfür durch die südbayerischen Flüsse die nötige Wassermenge aufgebracht werden kann.

Ein fünfter Abschnitt beschäftigt sich mit den Kosten. Als solche ermittelt Gebhardt unter Beilage ausführlicher Tabellen für den Bau einer Main-Donau-Großschifffahrtsstraße mit Anschluss der Städte München und Augsburg bei Annahme der Führung bis Ochsenfurt/Marktbreit den Betrag von 188 Millionen Mark. Er teilt in seiner Denkschrift über die Errechnung dieses Betrages folgendes mit:

*"Enthalten sind in dieser Summe die Kosten für die Hauptlinie von München nach Ochsenfurt- Marktbreit über Aichach, den Stichkanal nach Augsburg, sowie den Abstieg zur Donau und nach Nürnberg. Die Summe versteht sich einschließlich der Kosten für die Wasserbeschaffung sowie den Zuschlag von 10 Prozent, der in gleicher Weise, wie es schon in dem von Faber bearbeiteten Projekt der Fall war, für Ausarbeitung des Detailentwurfes, Bauleitung und Bauführung, Unterhalt der Bauanlagen während der Bauzeit, als Reserve für Unvorhergesehenes und zur Abrundung in Anrechnung gebracht wird. Nicht inbegriffen in diese Summe sind die Kosten, die für die Schaffung der verschiedenen Umschlaganlagen aufzuwenden sein werden. Die Durchschnittskosten für einen Kilometer der Kanallinie von München bis Ochsenfurt mit allen ihren Stichkanälen und Abstiegen stellen sich demnach auf 648.432 Mark".*

Bezüglich der Kosten für die Einzelstrecken ist zu erwähnen, dass die Abstiege, vor allem der nach Nürnberg zu geplante, am kostspieligsten werden. Am billigsten stellt sich der Bau der Wasserstraße südlich der Donau, der unter Einrechnung der Kosten der Kosten für den Augsburger Stichkanals nur 45 Millionen Mark erfordert. Die Kosten der Kanallinie von Uffenheim nach Bettingen/Kreuzwertheim gibt die Denkschrift schätzungsweise auf 60 Millionen Mark an und kommt damit zu einem Gesamtkostenbetrag von 248 Millionen Mark für den Ausbau der ganzen Kanallinie von München bis Kreuzwertheim einschließlich des Abstiegs zum Main.

Der sechste Abschnitt bringt zum Schlusse noch eine kurze Abhandlung über den Plan eines Kanaltunnels Würzburg-Bettingen-Kreuzwertheim. Der Gedanke war zum ersten Male vom Geheimen Baurat Dr. von Rieppel in seinem Vortrag über Kanalisierung des unteren Mains auf der 21. Hauptversammlung des Vereins im Jahre 1911 zu Nürnberg angedeutet worden. Mit diesem Plan wird die Ausschaltung der Kanalschleife Würzburg - Gemünden - Bettingen durch Anlage eines Kanaltunnels zwischen Würzburg und Bettingen und damit die Ersparung eines Gesamtwasserweges von rund 64 Kilometern verfolgt. Gebhardt begrüßt den Vorschlag; nur findet er die Kosten eines derartigen Tunnels zurzeit noch sehr hoch.

Die Denkschrift endet, nachdem sie noch die ausführlichen Tabellen, auf die wir schon oben hingewiesen haben, bringt, mit einem Schlusswort, in dem Gebhardt mit Genugtuung feststellt, dass das Interesse für die Wasserstraßen in Bayern mit der Zeit eine gewaltige Kräftigung erfahren habe und in dem er versichert, dass es keine Rast noch Ruhe gebe, bevor nicht das Ziel einer Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße erreicht sei.

## **6. Die Erfolge des Kanalvereins.**

Der Verein hatte auch diesmal während der Arbeiten des zweiten technischen Vereinsamtes die Zeit nicht nutzlos verstreichen lassen, sondern durch weiteres Abhalten von wichtigen Vorträgen auf seinen Hauptversammlungen die Ziele des Vereins zu fördern versucht. Nachdem in harten Kämpfen mit Preußen, an denen sich auch der Verein tatkräftig beteiligte, die von diesem her- rührenden Schwierigkeiten für eine Fortsetzung der Mainkanalisierung über Offenbach hinaus allmählich schwanden, hatte der Verein unter besonderer Berücksichtigung, vor allem des bereits oben erwähnten Vortrags des Geheimen Baurats von Rieppel, im Jahre 1911 eine Eingabe an die Staatsregierung gemacht, die die Ausarbeitung eines Bauplans und eines Kostenvoranschlags für die Weiterkanalisierung des Mains von Aschaffenburg aufwärts bezwecken sollte. Durch diese Eingabe wurden nun endlich das erreicht, was der Verein seit 1893 anstrebte, nämlich die Inangriffnahme des Rhein-Main-Donau-Problems durch den Staat. Zum ersten Mal sollten die eifrigen Bemühungen des Vereins, den Staat für den großen Plan zu interessieren, Erfolg haben.

Die im Jahre 1912 dem Bayerischen Landtag unterbreitete Vorlage einer *"Begründung zum Nachtragspostulat des königl. Staatsministerium des Innern, betreffend die Mainkanalisierung von Hanau nach Aschaffenburg und die Errichtung einer Umschlagsanlage bei Leider"* enthielt nämlich bemerkenswerte, die Tätigkeit des Vereins anerkennende Ausführungen, in denen vor allem die Verdienste des Vereins um die wirtschaftlichen und technischen Untersuchungen des Problems einer zeitgemäßen Rhein-Main-Donau-Verbindung, sowie seine für die spätere Durchführung des Werks so überaus wertvolle Arbeiten hervorgehoben wurden. Die Vorlage enthielt aber auch schon die verheißungsvolle Anregung einer baldigen Aufnahme der vom Verein gewünschten Mainkanalisierungsarbeiten und war somit ein Beweis dafür, dass die Staatsregierung jetzt endlich den Bestrebungen des Vereins regstes Interesse entgegenbrachte. Aber noch größere Erfolge sollte der Verein als Ergebnis seiner jahrelangen rührigen Tätigkeit buchen können. Bei der Beratung über die eben erwähnte Vorlage der Staatsregierung stellte das Mitglied des Vereinsausschusses, Abgeordneter Oberbürgermeister Dr. von Casselmann, den Antrag, die königl. Staatsregierung zu ersuchen, die Frage der Mainkanalisierung über Aschaffenburg hinaus auf das tatkräftigste zu fördern. Und diesmal nahm die Kammer der Abgeordneten den Antrag einstimmig an und dokumentierte unter Aufgabe des früher schroff ablehnenden Standpunktes die Wichtigkeit der vom Verein so eifrig propagierten Gedanken. Doch war dies nicht der einzige Erfolg der äußerst regen Vereinstätigkeit. Die maßgebenden Stellen des Staates traten allmählich der Idee eines Ausbaues der Rhein-Main-Donau-Verbindung immer näher. Im Laufe des Jahres 1914 erschien eine vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten ausgearbeitete Denkschrift <sup>\*)</sup> über den bayerischen Donau-Main-Kanal. Die Bedeutung bestand vor allem darin, dass sich hier zum ersten Male staatliche Stellen mit dem großen Projekt eingehend befaßten.

<sup>\*)</sup> = Bay. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten: *"Denkschrift über den Ludwig-Donau-Main-Kanal, seine gegenwärtige Gestaltung und sein möglicher Ausbau für 200-Tonnen-Schiffe"* - München 1914

Die Denkschrift gibt eingangs einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Kanalverkehrs und über seinen Verfall, sowie über die Gründe, die für die Wiederbelebung des Kanalverkehrs ins Feld geführt werden konnten. Sodann folgten Untersuchungen über die Frage der tariflichen Wettbewerbsfähigkeit des Kanals in seiner gegenwärtigen Gestaltung und über die Frage der Steigerung des Massenverkehrs. Den wichtigsten Teil der Denkschrift stellt aber wohl der Abschnitt über den volkswirtschaftlichen Nutzen des Ausbaues des Kanals zu einer 200-Tonnen-Wasserstraße dar. Ebenso wie Faber in seiner oben besprochenen Arbeit vertritt hier auch die Denkschrift die Auffassung, dass jedenfalls durch einen Ausbau des Kanals für nur 200-Tonnen-Schiffe nicht viel würde erreicht werden können, bezeichnet es aber gleichzeitig als über den Rahmen der Denkschrift hinausgehend, in dieser Untersuchung über die Nutzwirkung einer für 600-Tonnen-Fahrzeuge eingerichteten Wasserstraße anzustellen. -Nach längeren technischen Untersuchungen über die Erweiterung des Kanals kommt die Denkschrift zu dem Schlusse, dass man erst die Wirkung der

Mainkanalisierung abwarten müsse, um auf die Frage des Ausbaues des Ludwig-Donau-Main-Kanals näher eingehen zu können.

Im Herbst 1914 wurde dann tatsächlich die Mainkanalisierung zwischen Hanau und Aschaffenburg begonnen, wenn auch die Arbeiten infolge des Krieges nur langsame Fortschritte machten. Leiter des "Neubauamtes für die Mainkanalisierung" war Regierungsrat Greuling, dem der Bauamtsassessor Gebhardt, der Verfasser der oben besprochenen Denkschrift über die Arbeiten des zweiten technischen Vereinsamtes, beigegeben war.

Mit dem Beginn der Kanalisierungsarbeiten am Main war somit der erste Schritt zur Erstellung der neuen Großschiffahrtsstraße getan. Dass dieser erste Schritt endlich unternommen wurde, dass man sich mit der Vergrößerung des bestehenden Kanals ernstlich beschäftigte und dass auch die Regulierung der Donau zwischen Regensburg und Passau ständig Fortschritte machte, ist das bleibende Verdienst des Kanalvereins, seiner leitenden Männer und nicht zuletzt seines unermüdlichen Schriftführers, die sich in dem steten unaufhörlichen Ringen um die Durchführung der großen Idee gegen so viele widerstrebende Elemente zäh und erfolgreich zu behaupten verstanden. Die Inangriffnahme der Arbeiten wäre ohne die Propaganda, ohne die wertvollen wissenschaftlichen Untersuchungen des Kanalvereins, des wackeren Vorkämpfers der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße nicht so rasch und erfolgreich möglich gewesen.

## **7. Würdigung und Kritik der späteren Arbeiten des Kanalvereins.**

Bei aller Würdigung der Verdienste des Vereins dürfen wir jedoch als objektive Darsteller nicht vergessen, dass nach diesen ersten, durch die eifrige Tätigkeit des Vereins in die Wege geleiteten Ausführungsarbeiten noch lange nicht alles getan war, um die endgültige Fertigstellung des großen Werks zu sichern. Wohl war der Anfang gemacht, aber noch viele Jahre sollten vergehen, noch viele rastlose Arbeit musste geleistet werden, bis man endlich an eine Ausführung des großen Werks selbst, den Ausbau der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtswasserstraße denken konnte. Leider muss festgestellt werden, dass der Kanalverein in der Folgezeit nur mehr wenig Positives für die Verwirklichung der Großschiffahrtsstraße selbst geleistet hat, dass er sich vielmehr mehr und mehr zu einer Studiengesellschaft entwickelte, der es an der Fähigkeit, den richtigen Zeitpunkt einer energischen Fortsetzung der praktischen Arbeit für das Kanalprojekt tatkräftig zu erfassen mangelte. Wie weit hier die Schwierigkeiten, die der Krieg für die ganze Sache zweifellos mit sich brachte, eine ausschlaggebende Rolle spielten, oder inwieweit an dem allmählichen Versagen des Vereins der Umstand mitwirkte, dass der Verein sich auch noch mit anderen Wasserstraßenprojekten beschäftigte, mag dahingestellt sein. Jedenfalls aber müssen wir sagen, dass gerade in der Zeit, da eine zielbewusste Arbeit für die endgültige Durchführung der Großschiffahrtsstraße am allernotwendigsten war, sich der Verein dieser Aufgabe nicht mehr gewachsen zeigte. Zwar pflegte der Verein auf seinen Hauptversammlungen auch weiterhin den Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsgedanken, zwar stellte er auf Ansuchen des Staatsministeriums des Innern das gesamte Material, das er über die Main-Donau-Projekte besaß, dem Ministerium zur Verfügung und unterstützte auch sonst in jeder Weise die Arbeiten des Ministeriums, aber die Erstellung einer wirklichen Großschiffahrtsstraße hat er von da ab nicht mehr wesentlich gefördert. Es fehlte der leitende Geist, der ein ersprießliches Zusammenarbeiten öffentlicher und privater Kräfte zwecks Förderung des großen Werks verbürgt hätte. Daran ändert auch nichts die Tatsache, dass der Vorstand des Kanalvereins sich am 25. Oktober 1915 an den Reichskanzler mit einer Erklärung wandte, in der er feststellte, dass der Kanalverein den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße im Interesse des deutschen Wirtschaftslebens nach den im Krieg bisher gemachten Erfahrungen für eine der wichtigsten Aufgaben des Deutschen Reiches halte und dass er daher bitte, seiner Anregung zur Herstellung dieser Wasserstraße rechtzeitig alle Aufmerksamkeit zuzuwenden und geeignete Maßnahmen vorzubereiten.

Daran änderte auch nichts der Umstand, dass der sehr rührige Geschäftsführer des Vereins Konrad Gustav Steller die bereits in seinem erwähnten Werke vertretene Auffassung, zur Teildeckung der Baukosten einer Großschiffahrtsstraße müssten die Verkehrsbeteiligten mit Voraus- und Gewährleistungen herangezogen werden, schon im Jahre 1915 durch zahlreiche Vorträge in den Rhein-, Main- und Donaukanalstädten erneut verfocht und so die Verkehrsbeteiligten auf voraussichtlich an sie heranretende Anforderungen für die Verwirklichung des gerade durch den Krieg zur vollsten Bedeutung gekommenen Rhein-Main-Donau-Kanalprojektes hinwies. All das war zwar gut, aber doch nicht dazu angetan, das Werk mit der erforderlichen Energie und Schnelligkeit vorwärts zu bringen. Der Verein musste schließlich seine bis dahin unumstritten innegehabte Stellung als Vorkämpfer für die Idee der neuen Großschiffahrtsstraße nach und nach verlieren, als von anderer Seite in verhältnismäßig kurzer Zeit unabhängig vom Kanalverein die Organisation geschaffen wurde, die trotz Krieg, Revolution und Inflation das Projekt bis heute so gefördert hat, dass man allen Ernstes von einer Verwirklichung der Großschiffahrtsstraße in nicht allzu ferner Zeit sprechen kann.

Damals war es der Abgeordnete Heinrich Held, der mit klarem Blick erkannte, welche Gefahren die Entwicklung des Kanalvereins zu einer reinen Studiengesellschaft für die Verwirklichung der Idee einer Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau mit sich brachte und der sich deshalb im richtigen Zeitpunkt entschloss, von sich aus die Initiative zu ergreifen und den Weg zu weisen, den man gehen müsse, wenn man die Erstellung einer Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau wirklich und zwar in absehbarer Zeit erreichen wolle. Über seine Arbeiten und Bemühungen um das Werden einer Großschiffahrtsstraße, die vor allem im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit als Gründer und Herausgeber der Zeitschrift *"Die freie Donau"* einen wichtigen Teil seines Lebenswerkes darstellen, wird der nächste Abschnitt unserer Arbeit Aufschluss geben.

So schwer es dem Kanalverein begreiflicherweise im ersten Augenblick des Umschwungs der Dinge auch wurde, sich mit der neuen Lage abzufinden, so gelang es ihm doch in kurzer Zeit Verständnis hierfür zu gewinnen und sich mit seiner Arbeit einem anderen größeren Bereich von Schiffahrts- und Kanalfragen einzugliedern. Er widmete sich von nun an noch mehr den theoretischen Studien über andere Wasserstraßenprobleme, die für Bayern Interesse boten und verzichtete auf Versuche, die Führung in dem Rhein-Main-Donau-Projekte wieder an sich zu reißen oder auf die praktischen Durchführungsarbeiten irgendwie ausschlaggebenden Einfluss zu nehmen.

Der Verein, der durch Beschluss der Vereinsversammlung in Kelheim am 18. Juni 1916 seinen bis dahin geführten Namen "Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern" geändert hatte, und sich nunmehr "Bayerischer Kanalverein" hieß, brachte dies auch in seinen neuen Satzungen dadurch besonders zum Ausdruck, dass er in § 2 der Satzung über den Zweck des Vereins schrieb:

*"Der Verein bezweckt die Verbesserung der bereits vorhandenen und die Anlage neuer Wasserstraßen in Bayern, die Förderung des wirtschaftlichen Zusammenhanges derselben untereinander und mit den Wasserstraßen der Nachbarstaaten, sowie der Schiffahrt und Flößerei im allgemeinen".*

Und über die Mittel und Wege, wie dieser Vereinszweck erreicht werden sollte, sagten bezeichnender Weise §§ 3 und 4 der Satzungen:

*"Der Verein veranlasst und fördert die Bildung von Ortsgruppen, stellt seine Arbeitskräfte den in seiner Aufgabe liegenden Unternehmungen zur Verfügung und trifft die für Ausführung seiner Zwecke erforderlichen Maßnahmen ...".*

*"Der Verein wird durch die Vereinsmitteilungen, die Presse, durch Vorträge und die Abhaltung von Versammlungen auf eine wachsende Erkenntnis der großen Bedeutung guter Wasserstraßen für Verkehr und Handel, Gewerbe und Industrie, Landwirtschaft und die allgemeine Wohlfahrt der Bevölkerung hinwirken".*

Trotz dieser jetzt noch mehr denn früher betonten allgemeinen und ausgesprochen theoretischen Einstellung, zu der sich der Verein durch die Arbeiten der vom Abgeordneten H. Held angeregten Organisation des "Main-Donau-Stromverbandes" gezwungen sah, hat der Verein sein Interesse an der Verbindung beider großen Ströme Rhein und Donau immer wieder bekundet.

Nach der ersten Zeit der menschlich begreiflichen Verstimmung über seine teilweise Ausschaltung hat der Verein doch für das Rhein-Main-Donau-Projekt viel wertvolles bis auf den heutigen Tag geleistet. Stets wurden auf den Versammlungen und Vorstandssitzungen über den neuesten Stand der Ausbauarbeiten Berichte erstattet; man nahm Stellung zu den Problemen, die erst im Laufe des Ausbaues auftauchten und bewies die Notwendigkeit eines Weiterbestehens des Vereins durch die Behandlung wichtiger Fragen, die mit dem Ausbau der bayerischen Großschiffahrtsstraße für die Schifffahrt und den Verkehr und damit auch für Bayerns Handel und Industrie entstanden. Wenn wir hier über die Arbeiten, die der Verein in den letzten Jahren für das Main-Donau-Projekt geleistet hat, noch kurz berichten dürfen, so wäre vor allem zu erwähnen, dass sich der Verein zunächst damit beschäftigte, auf einen möglichst raschen Fortgang der zwecks Herstellung der Großschiffahrtsstraße bereits begonnenen Bauarbeiten hinzuwirken. Aber auch einer den allgemeinen wie besonderen Wirtschaftsbelangen der einzelnen Landesgebiete und namentlich der siedlungsgeographischen Ausnutzung des Landesraumes entsprechende Festsetzung der noch in Bearbeitung befindlichen Baupläne schenkte der Verein seine volle Aufmerksamkeit. Er unterließ es ferner nicht, immer wieder die wichtigen Pläne für Anschlussverbindungen im Norden nach der Weser hin und im Süden donauaufwärts, sowie nach Augsburg und München besonders hervorzuheben, sowie die Forderung zu betonen, dass ein die Schifffahrtsmöglichkeit auf dem Kanal gewährleistender Ausgleich zwischen den einander widerstrebenden beiden Zwecken des in Angriff genommenen Werkes, nämlich des vor allem während der Inflation propagierten Kraftgewinnungszweckes und des Verkehrszweckes geschaffen werden müsse. Schließlich beschäftigte sich der Verein auch noch mit Anregungen und Gutachten hinsichtlich der zu schaffenden Hafenanlagen und Hafeneinrichtungen und mit dem Problem der Sicherung einer für den Verkehr erträglichen Festsetzung von Befahrungs-, Hafen-, und anderen Gebühren. Vor allem aber wirkte und wirkt der Verein wie der Vereinsvorsitzende auf der Sitzung des Vereinsausschusses im Rathaussaal zu Nürnberg am 25. Januar 1924 erklärte, als eine Art "Parlament", als ein vermittelndes Organ zwischen den Verkehrsbeteiligten und der den Bau ausführenden Gesellschaft, das die Wünsche und Beschwerden der Beteiligten in geeigneter Form weiterleitet und so auch heute noch ein wertvoller Helfer ist bei den endgültigen Durchführungsarbeiten der Großschiffahrtsstraße.

