

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

V. Abschnitt:

Der Main-Donau-Stromverband

Die Gründungsgeschichte des Main-Donau-Stromverbandes

1. Das erneute Auftauchen des Rhein-Main-Donau-Projekts

Als im November 1915 durch Generalfeldmarschall von Mackensen die Donau von dem serbischen Riegel befreit worden war, wurde diese Tat in ganz Deutschland wie die Befreiung von einem schweren volkswirtschaftlichen Alpdruck empfunden. Mit einem Schlage erkannte man überall die Bedeutung der Donau, die diese Großverkehrsstraße unter den Zentralmächten und für den Güteraustausch mit dem Balkan und Vorderasien innehatte.

Die lebhafteste Diskussion über die Donafrage und deren Zukunft führte den Abgeordneten Held zu Oberbürgermeister Bleyer in Regensburg, um eine Aussprache zu pflegen über das, was von seitens Regensburgs als Donaustadt nunmehr zu geschehen habe.

Man kam überein, für Regensburg eine besondere Donaukommission zu bilden, die sich die Propaganda für die Lösung des Donauproblems zur Aufgabe setzen sollte. Gegen Ende November 1915 trat diese Kommission zum ersten Male im Rathaus zusammen. Den Vorsitz führte Oberbürgermeister Bleyer; als Mitglieder der Kommission waren außer dem Abgeordneten Held erschienen Rechtsrat Ditthorn, Kommerzienrat Schricker, Landtagsabgeordneter Kommerzienrat Christlieb als Vorsitzender der Handelskammer, Kommerzienrat Laux als zweiter Vorsitzender derselben und Syndikus Dr. Clarus.

Nachdem Oberbürgermeister Bleyer kurz den Zweck der Kommission auseinandergesetzt hatte, erstatte Held ein Referat über die nächsten Aufgaben der Kommission, über die Donafrage selbst und über die Wege der einzuschlagenden Propaganda. Held schlug vor, sowohl an die bayerische Staatsregierung wie an den bayerischen Landtag, wie an die Reichsregierung und den Reichstag heranzutreten, eine Organisation der Kräfte zur Lösung des Donauproblems zu fordern, eventuell eine Gesellschaft zur Aufbringung der notwendigen Mittel zu gründen und schließlich zunächst vertrauliche Fühlung zu suchen mit dem Magistrat und der Handelskammer Passau zwecks gemeinsamen Vorgehens unter Ausschluss jeder Eifersüchtelei. Diese Vorschläge wurden lebhaft diskutiert.

Ein Niederschlag von ihnen erschien später in der Öffentlichkeit und wurde auch als solche König Ludwig III. vorgelegt unter dem Titel: *"Anschauungen der Handelskammer Regensburg über die künftige Gestaltung des Donauverkehrs"* ¹⁾. Der nächste Erfolg dieser Sitzung war, dass man den Abgeordneten Held beauftragte nach Passau zu reisen, um mit dem Bürgermeister Hofrat Muggenthaler, dem Vorstand des Verkehrsvereins Cerban und dem Vorsitzenden der Handelskammer, Kommerzienrat Wagner, die ganze Frage zu besprechen und, wenn irgendwie tunlich, eine gemeinsame Konferenz diesen Herren zu erreichen.

¹⁾ = Im Druck erschienen bei Gebrüder Habel in Regensburg 1916

Inzwischen hatte der damals in Regensburg garnisonierte Hauptmann Dr. phil. Richard Escales aus München, ein in wirtschaftspolitischen Dingen sehr erfahrener Mann, mit Verleger Kommerzienrat Josef Habel sen. eine Aussprache gehalten über die Zweckmäßigkeit bzw. Notwendigkeit der Herausgabe einer Zeitschrift für die Donauinteressen. Zu dieser Aussprache war Dr. Escales veranlasst worden durch eine Rede, die der Abgeordnete Held Mitte Oktober 1915 im Finanzausschuss der bayerischen Abgeordnetenkammer über das Donauprobem in der neuen Phase seiner Entwicklung gehalten hatte. Nach Rücksprache mit Kommerzienrat Habel und einem Gedankenaustausch mit einer Reihe von Freunden entschloss sich Abgeordneter Held eine Donauzeitung herauszugeben, die den ganzen Komplex der Donaufragen in volkswirtschaftlicher, technischer, militärischer und politischer Beziehung behandeln sollte.

Mit dem 1. Januar 1916 konnte bereits im Verlage Habel, dessen Mitbesitzer Abgeordneter H. Held ist, die Probenummer herausgegeben werden und zwar unter dem Titel "Die Donau"; sie fand in weitesten Kreisen lebhaften Anklang und sehr bald eine stattliche Reihe von Mitarbeitern, nicht nur aus dem Inland, sondern auch aus dem Ausland, besonders aus Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten. Die redaktionelle Führung der Zeitschrift hatte Heinrich Held selbst übernommen.

Inzwischen hatte der Abgeordnete Held in Passau mit Bürgermeister Hofrat Muggenthaler, mit dem städtischen Verkehrsreferenten, mit dem Vorsitzenden der Handelskammer und dem Vorstand des Verkehrsverein Cerban und Dr. von Pichler eine Zusammenkunft, in der er den ganzen Plan erläuterte und sie einlud, zusammen mit der Stadt Regensburg gemeinsame Sache zu machen, auf jeden Fall aber einmal eine gemeinsame Konferenz der Regensburger und Passauer interessierten Kreise zu veranstalten. Abgeordneter Held zerstreute die Bedenken, die in verkehrswirtschaftlicher Beziehung vom Standpunkt Passaus als Konkurrentin von Regensburg vorgebracht wurden und einigte sich mit den Passauer Herren dahin, eine gemeinsame Sitzung zur Erörterung der weiteren Tätigkeit auf Anfang Januar anzuberaumen. Diese Sitzung fand statt am Sonntag, den 9. Januar 1916 im Rathaus zu Passau. An ihr nahmen teil die Herren der Regensburger Donaukommission, ferner Bürgermeister Muggenthaler, Passau, Großhändler Cerban, Baurat Flintsc, Prälat Dr. von Pichlers und die beiden Vorstände des Gemeindegremiums. In dieser Sitzung wurde der Agitationsplan genauer erörtert und festgelegt und es wurde außerdem beschlossen, dass, sobald als möglich, eventuell in Anlehnung an den bayerischen Kanalverein eine große öffentliche Werbeversammlung für die Großschiffahrtsstraße, in erster Linie für die Donau, in Nürnberg abgehalten werden solle. Als Referent wurde auf Vorschlag des Abgeordneten Held Oberbürgermeister Bleyer -Regensburg bestimmt. Außerdem wurde verabredet, dass Oberbürgermeister Bleyer mit Oberbürgermeister Geßler -Nürnberg wegen der Abhaltung der Versammlung zu Nürnberg tunlichst rasch in Verbindung treten solle und dass außerdem zu dieser Versammlung neben den Donau- und Kanalinteressenten des Mains und die hessischen und rheinischen Städtevertreter und Handelskammern einzuladen seien.

2. Die erste große Werbeversammlung in Nürnberg und ihre Folgen.

Oberbürgermeister Dr. Geßler erklärte sich schriftlich bereit, die Versammlung vorzubereiten und ließ sich ermächtigen auch mit dem Kanalverein in Verbindung zu treten. In führenden Kreisen des Kanalvereins und in Nürnberger Industriellenkreisen wurde eine ziemliche Eifersucht durch das Vorgehen des Abgeordneten Held geweckt, die zur Abhaltung einer Sonderversammlung am Vorabend des angesetzten Termins der großen Werbeversammlung führt. Die Werbeversammlung selbst fand statt am Sonntag, den 13. Februar 1916 im großen Saale des Kulturvereins zu Nürnberg.

Mehrere hundert Interessenten aus Bayern und den, durch die vorhandenen Wasserstraßen mit ihm in Verbindung stehenden, anderen deutschen Ländern hatten sich zu einer regen Aussprache hier zusammengefunden. Die Versammlung tagte drei Stunden in öffentlicher Sitzung und zwar erst unter dem Vorsitz des Passauer Bürgermeisters Muggenthaler, der diesen später an den Nürnberger Oberbürgermeister Geßler abtrat.

Die bayerische Staatsregierung und die Kreisregierungen der Oberpfalz, Niederbayerns, Ober-, Mittel- und Unterfrankens hatten durch ihre Präsidenten der Versammlung in Zuschriften ihr volles Interesse für den Gegenstand der Beratungen bekundet und dieses Interesse außerdem auch noch durch Entsendung von Vertretern zum Ausdruck gebracht.

Vom Königlichen Staatsministerium des Königl. Hauses und Äußeren war als Vertreter Ministerialrat Dr. von Donle erschienen; das Königl. Ministerium der Finanzen hatte Ministerialrat Dr. Krapf gesandt, das Königl. Ministerium des Inneren war durch Ministerialrat Faber, das Ministerium für Verkehrsangelegenheiten durch Oberregierungsrat Dr. Hausmann von der Eisenbahndirektion Nürnberg und die Königl. Generaldirektion der Zölle und indirekten Steuern war durch Regierungsrat Ruppert vertreten.

Auch die Kammer der Abgeordneten brachte der Tagung regtest Interesse und vollstes Verständnis entgegen. Das zeigte sich vor allem darin, dass eine Reihe von Volksvertretern erschienen war, nämlich die Abgeordneten: Ankenbrand, Giehl, Dr. Günther, Häberlein, Hartmann, Held, Heß, Hübsch, Kling, Löweneck, Mayer - Regensburg, Nuffer, Oswald, Dr. von Pichler, Räbel, Saffer, Scheffbeck, Stang, Dr. Süßheim und Zettler. An der Tagung nahmen ferner teil die Vertreter der Städte an der bayerischen Donau von Passau bis hinauf nach Ulm, am Ludwigs-Donau-Main-Kanal und am bayerischen Main. Vertreter von Frankfurt und Mainz, Vertreter der einzelnen bayerischen Handelskammern, des Bayerischen Lloyd, des Bayerischen Kanalvereins, des Zentralverbandes der preußischen Binnenschifffahrt, des Werraverbands, des deutsch-österreichisch- ungarischen Wirtschaftsverbandes, der Presse, der Industrien und einer Reihe von Transport- und Speditionsfirmen.

Der Versammlung ging eine gemeinsame Sitzung des Regensburger und Passauer Komitees mit der Vorstandschaft des Kanalvereins voraus, die Sonntagmorgen in den Räumen der Handelskammer zu Nürnberg stattfand. Nach einer erregten Auseinandersetzung, an der namentlich hervorragende Vertreter des Kanalvereins, wie Geheimrat von Rieppel und Oberbürgermeister a.D. Dr. von Schuh teilnahmen und bei der sich herausstellte, dass die Herren vom Vorgehen der Regensburger und Passauer gar nicht erbaut waren, einigte man sich doch schließlich dahin, gemeinsam vorzugehen und Dr. von Schuh, den Vorsitzenden des Kanalvereins auch in die nachmittägliche Versammlung offiziell abzuordnen.

Diese Versammlung nahm einen imposanten Verlauf. Das Referat des Regensburger Oberbürgermeisters Bleyer behandelte die ganze Frage sehr gründlich und bot eine Fülle brauchbaren Materials, Oberbürgermeister Bleyer wies eingangs darauf hin, dass der Krieg und vor allem die Niederwerfung Serbiens die Donau in den Mittelpunkt der Erörterungen gebracht hätten.

Nach einer eingehenden Darlegung der Gründe für die bisher ungenügenden Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau forderte Bleyer zur Sicherung des Donauverkehrs die Vornahme technischer Verbesserungen am Strombette und die

Einleitung günstigerer wirtschaftlicher Verhältnisse, vor allem aber eine durchgreifende Änderung der verkehrshemmenden Frachttarife. Hierauf folgte ein Ausblick auf die deutsche Volkswirtschaft nach dem Kriege und die Feststellung, dass die Donaufrage eine deutsche Frage sei, die jetzt unbedingt gelöst werden müsse.

"Für alle Freunde der Donau", so führte Bleyer aus, "für alle, die an dem Ausbau ihrer Einrichtungen und der damit zusammenhängenden Schifffahrtswege ein Interesse haben, ist schon jetzt die Stunde des Handelns gekommen!".

Als im Vordergrund dessen stehend, was zur Erreichung des Donauausbaues zu geschehen habe, betrachtete Bleyer eine intensive Aufklärungsarbeit; er begrüßte in diesem Zusammenhang die neue Zeitschrift des Herrn Held: *"Die Donau"*, die im rechten Augenblick erschienen sei und ein ausgezeichnetes Sprachrohr biete.

Als die nächste Aufgabe bezeichnete er es im engsten Zusammenarbeiten mit allen beteiligten Faktoren, den Schifffahrtsvereinen, den Organisationen von Industrie und Handel, den Stadtverwaltungen, den Volksvertretungen und vor allem mit den Staatsregierungen alle Bestrebungen zu fördern, die auf eine Hebung der Schifffahrt abzielen, sowie den Staatsregierungen geeignete Anträge und Vorschläge zu unterbreiten. Den Abschluss eines Schifffahrtsvertrages zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn hielt er für unbedingt erforderlich, ebenso eine Regelung des künftigen Verhältnisses der Zentralmächte an den übrigen Donauanliegern im Friedensvertrag.

Sodann kam Bleyer auf den Ausbau der Donau- und der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße zu sprechen. Nach einer Abhandlung über die Donau von Regensburg bis Passau und von Ulm bis Regensburg ging er auf die Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Wasserwegen näher ein, um schließlich noch dem Ludwigskanal seine Aufmerksamkeit zu schenken. Hier forderte er zunächst, dass der bestehende Kanal im Rahmen der gegebenen Umstände und mit dem zur Verfügung stehenden Mitteln zu einer möglichst brauchbaren Verkehrsstraße ausgebaut werde. Daneben verlangte er die Verfolgung großer Reformpläne, vor allem die Erstellung einer wirklichen Großschifffahrtsstraße mit allem Nachdruck.

Ein kurzer Hinblick auf die Kanalisierung des Mains, sowie eine Warnung vor drohender Umgehung Süddeutschlands schlossen die streng sachlichen Darlegungen.

Der wesentliche Inhalt des Referats wurde dann niedergelegt in nachstehender Resolution, die einstimmige Annahme fand:

"Die Erfahrung des Krieges lehren eindringlich, dass das Schwergewicht der deutschen Handels- und Verkehrspolitik nicht ausschließlich auf die Pflege der überseeischen Beziehungen verlegt werden darf. Die politische Lage nach dem Kriege wird von selbst darauf drängen, dass die deutschen Interessen im Südosten Europas und darüber hinaus nicht weiter vernachlässigt werden. Zur militärischen Sicherung unseres Vaterlandes gegen künftige Angriffe, zur Aufrechterhaltung und Neubelebung unserer auf neue Bezugsquellen und Absatzgebiete angewiesene Volkswirtschaft ist neben der wirtschaftlichen Annäherung an die verbündeten Oststaaten die Ausgestaltung der Verkehrswege zwischen West und Ost notwendige Voraussetzung. Besondere Berücksichtigung verdienen und verlangen dabei die Wasserstraßen, deren Unentbehrlichkeit neben den Eisenbahnen eben falls eine wichtige Lehre des Krieges ist. Die strategischen und wirtschaftlichen Bedürfnisse Deutschlands fordern eine zeitgemäße, leistungsfähige Großschifffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meer mit entsprechenden Anschlüssen aller süd- und westdeutschen Staaten.

Um die Erreichung dieses Zieles sicherzustellen, ist die Reichsleitung durch Vermittlung der bundesstaatlichen Regierungen zu bitten, dass sie schon vor der Neuordnung der europäischen Verhältnisse durch den Friedensvertrag Verhandlungen mit Österreich-Ungarn über den Abschluss eines Schifffahrtsvertrages anknüpft, der durch wirksame, die Vertragsstaaten bis ins einzelne verpflichtende Abmachungen, insbesondere durch Vereinbarungen über die Beseitigung aller Schifffahrtshindernisse, über die Errichtung von Unterstands-, Landungs- und Ladeplätzen, über die Erweiterung bestehender unzureichender Anlagen, über die Regelung und Ermäßigung von Gebühren, über die völlige rechtliche und tatsächliche Gleichstellung der

gegenseitigen Staats- angehörigen, dann auch über die Errichtung einer gemeinschaftlichen Stelle für die Behandlung von Tariffragen, den Großschiffahrtsweg auf der Donau dauernd gewährleistet.

Dieser deutsch-österreichisch-ungarische Schiffahrtsvertrag wäre durch entsprechende Abmachungen mit den übrigen Donauanliegern zu ergänzen. Für den Friedensvertrag ist zu verlangen, dass er die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau auf eine neue sichere rechtliche und tatsächliche Grundlage stellt. Schon jetzt sind weiter die beteiligten Bundesstaaten zu bitten, dass sie ihrerseits die Großschiffahrt auf der deutschen Donau in der gleichen Weise wie dies für die außerdeutschen Stromteile angestrebt wird, nachdrücklichst zu fördern und auszugestalten.

Hand in Hand mit der Hebung des Donauverkehrs hätten Reich und Staat dem Plan einer leistungsfähigen Verbindung der Donau mit dem Rhein über den Main die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und die damit zusammenhängende Kanalisierung des Mains mit allen Mitteln zu beschleunigen.

Solange die neue Verbindung zwischen Donau und Main noch nicht zur Verfügung steht, sollte der bestehende Kanal durch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten schleunigst so verbessert werden, dass er dem gesteigerten und sich immer mehr steigernden Verkehrsbedürfnisse der nächsten Jahre, soweit irgend möglich und erreichbar, Rechnung trägt.

Bei diesen Maßnahmen darf auf eine ausgiebige Unterstützung der Bundesstaaten durch das Reich umso mehr gerechnet werden, als das ganze Deutschland ein hohes, wirtschaftliches und militärisches Interesse am Ausbau der Wasserstraße Rhein-Donau hat.

Das gleiche gilt für die Donautrecke Ulm-Regensburg, die bis zur Einrichtung der Großschiffahrt unverzüglich wenigstens so weit instand zu setzen wäre, dass sie der Kleinschiffahrt nennenswerte Hindernisse nicht mehr entgegensetzt.

Neben der technischen Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse ist für alle in Betracht kommen- den Wasserstraßen von der größten Bedeutung, wie sich die Frachttarife zu Wasser und im Wechselverkehr mit den Eisenbahnen künftig gestalten. Die Regierungen sind zu bitten, zur Hebung des Verkehrs die damit verknüpften wichtigen und schwierigen Fragen mit voller Aufmerksamkeit zu behandeln und insbesondere dafür zu sorgen, dass die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltungen die Bestrebungen auf Hebung der Schiffahrt -nicht zuletzt im Interesse der Bahnen selbst- nach Möglichkeit und rückhaltlos unterstützt.

Die zahlreich besuchte heutige Versammlung von Donau-, Main- und Rheininteressenten beschließt einmütig, im Sinne dieser Leitsätze tätig zu sein. Um die gekennzeichneten großen Aufgaben möglichst rasch und umfassend zu fördern, beauftragt die Versammlung damit einen im Anschluss und im Einverständnis mit dem die gleichen Ziele verfolgenden Kanalverein zu bildenden Ausschuss, der sich dem Kanalverein angliedern wird, sobald dieser seine Organisation entsprechend abgeändert hat".

In einer kurzen Diskussion erklärten sich die Redner des Tages mit Referat und Resolution einverstanden. Es sprachen Regierungsrat Klee aus Ansbach, Syndikus Brandt vom Deutsch- österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband, Geheimrat Dr. von Schuh, Oberbürgermeister Wagner aus Ulm, Senator Meyer aus Hameln und Abgeordneter Held, der hierbei auf die Notwendigkeit verwies, auch mit Österreich und Ungarn zwecks eines gemeinsamen Vorgehens. Fühlung zu suchen. Ein Herr aus Frankfurt a.M. betonte, dass auch die Nichtbayern am Main und Rhein völlig einig mit der Versammlung und ihrer Resolution gingen. Es wurde ein Arbeitsausschuss gebildet aus Vertretern der Städte, der Handelskammern, gewerblicher Organisationen und aus Abgeordnetenkreisen, der die Sache weiter betreiben sollte. Die Versammlung

fand in der ganzen deutschen und in der österreichisch-ungarischen Presse eine eingehende Würdigung. In Budapest wurde Dr. Helds Anregung zum gemeinsamen Vorgehen lebhaft begrüßt. Oberbürgermeister Dr. Barcy sandte eigens einen Beauftragten nach Regensburg mit der Weisung im Sinne der Held'schen Anregung tätig zu sein. Daraus entspann sich ein Briefwechsel zwischen dem Oberbürgermeister von Regensburg und dem von Budapest, der die Absicht zur Abhaltung einer gemeinsamen Konferenz verfolgte.

Inzwischen fand, und zwar am 5. Und 6. Juni, in der Tonhalle zu München unter Anwesenheit des Königs Ludwig III. eine Versammlung des Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes statt, in welcher die Wasserstraßenfrage, insbesondere die Donaufrage und das auszubauende Kanalnetz, eine lebhaft Erörterung fanden. Auf Einladung sprach Abgeordneter Dr. Held neben Professor Oelwein, Dr. Gratz, Professor Flamm und Dr. Freimark über die Donau und ihre Verbindung zum Main.

In Wien hatte man ebenfalls die Donaufrage aufgegriffen. Schon Anfangs Mai hatten der Wiener Oberbürgermeister Dr. Weißkirchner und ein Dr. Ruß nach einer Aussprache im Wiener Gemeinderat eine Unterredung mit dem damaligen Handelsminister Dr. Spitzmüller. Von Budapest aus war, wie mit Regensburg, so auch mit Wien Fühlung aufgenommen worden.

Dr. Held war mittlerweile nicht untätig geblieben. Er war eifrig bestrebt, seine Zeitschrift *"Die Donau"*, die er zur Förderung des Verkehrs, des Handels und der Industrie auf und an der Donau und den mit ihr zusammenhängenden Flüssen ins Leben gerufen hatte, weiter auszubauen, einen wertvollen Mitarbeiterstab zu gewinnen und durch ständige Beeinflussung der Öffentlichkeit theoretische und praktische Arbeit zu leisten an der Idee der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Und seine Bemühungen sollten von Erfolg gekrönt sein. Die eingehende Behandlung der Fragen Flussregulierungen, des Schiffsbauens und des Schiffsverkehrs, sowie aller mit der Donau irgendwie zusammenhängenden wirtschaftlichen, handelspolitischen, rechtlichen und staatspolitischen Probleme gewannen der Zeitschrift und dem Großschiffahrtsgedanken allerorten in Deutschland, Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten treue Freunde. Die Zeitschrift, deren Haupttitel übrigens seit 1. Juli 1916 in den Namen *"Die freie Donau"* umgeändert worden war, erhielt in der gesamten Tagespresse Deutschlands ohne Unterschied der Parteieinstellung, sowie in den Blättern Österreich-Ungarns und der übrigen Donaustaaten wegen ihres reichhaltigen, interessanten Inhalts uneingeschränkte Anerkennung.

Als Mitarbeiter der *"Freien Donau"* haben sich namentlich in der ersten Zeit ihres Bestehens der so tragisch ums Leben gekommene Abgeordnete Osel und der Rechtsrat der Stadt Regensburg Dr. Dithorn, der Leiter der Osthafen AG in Regensburg, durch ihre zweckdienlichen Beiträge ein besonderes Verdienst um die Förderung der Großschiffahrtsidee erworben.

3. Die Vorbereitungen der Budapester Konferenz - Propagandaartikel des Abgeordneten Held in der "Freien Donau".

Die Verhandlungen der beiden Oberbürgermeister von Regensburg und Budapest waren nun zu dem Resultat gediehen, zunächst im engeren Kreise eine persönliche Aussprache zu pflegen und dann womöglich eine Donaukonferenz in Budapest vorzubereiten. Die vorbereitende Besprechung fand am 8. Juli im Zentralrathaus zu Budapest statt. An ihr nahmen teil: Dr. Barcy, Vizebürgermeister Dérie, Exzellenz von Mattlekowizs, Exz. von Lanczy; die Ministerialräte von Kvassay und Hospotzky, sämtlich aus Budapest, ferner aus Wien Oberbürgermeister Dr. von Weißkirchner, die Magistratsräte Dr. Müller und Steiner, Reichstagsabgeordneter Dr. Friedmann, Gemeinderat Dr. von Dorn; aus Regensburg hatten sich außer dem Oberbürgermeister Bleyer und dem Abgeordneten Held Geheimrat Christlieb, Kommerzienrat Weinschenk und Kommerzienrat Schrickler eingefunden. Die Versammlung konstituierte sich als Komitee zur Vorbereitung der eigentlichen

Donaukonferenz, die in den ersten Tagen des Septembers abgehalten werden sollte. Dieses Komitee legte nach einer eingehenden Aussprache und zwar hauptsächlich nach den Vorschlägen des Abgeordneten Dr. Held das Programm dieser Donaukonferenz fest und beschloss außerdem, dass zu dieser Konferenz öffentlich eingeladen werden sollte und dass vor allem auf die Teilnahme aller Donaustädte, ferner der Interessenten am Donau-Main-Kanal und am Main und Rhein Wert gelegt werden müsse. Als Termin für die große Donaukonferenz wurde der 4. September 1916 vereinbart.

Unmittelbar vor dieser Konferenz hatte Dr. Held in Nr. 16 der "Freien Donau" vom 15. August 1916 die Frage des Neubaus einer Kanalverbindung "Donau-Main-Rhein" erörtert und die Forderung erhoben, diesen Neubau so schnell als möglich durchzuführen und mindestens für einen 1.000 Tonnenverkehr schiffbar zu gestalten. Dr. Held hatte dabei den Vorschlag zum ersten Mal in der Öffentlichkeit gemacht, die Finanzierung des Kanalbaues in einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmens Bayerns, des Reichs und der übrigen Interessenten zu suchen.

Angesichts der Wichtigkeit dieses Aufsatzes und seines Einflusses auf die weitere Entwicklung der Dinge bringen wir ihn im Folgenden zum Abdruck. Der Artikel, der überschrieben war: *"Der Donau-Main-Rheinkanal"* lautete:

"Je länger der völkermordende, unselige Krieg dauert, um so klarer stellt sich heraus, welche Bedeutung der Donau als Wirtschafts- und Verkehrsstraße unter den Anliegerstaaten und nach dem Orient und als politisches Binde- und Fördermittel unter den mitteleuropäischen Staaten zukommt. Die letzten Monate und Wochen haben jedem Beobachter eindringlichst die Überzeugung verschaffen müssen, dass der Großteil der entstandenen Ernährungsschwierigkeiten allen englischen Aushungerungsplänen zum Trotz nicht hätte entstehen können, wenn die Freiheit der Donau gesichert und die Möglichkeit eines lebhaften Güteraustausches über die Donau gegeben gewesen wäre. Militärisch-strategische, wirtschaftliche, politische und kulturelle Gründe nötigen dazu, in der nächsten Zukunft schon das im Ausbau und der Freimachung der Donau nachzuholen, was in der Vergangenheit leider versäumt worden ist. Die Donau kann uns die bequemste und billigste Gelegenheit bieten, mit allen Staaten der mittleren und unteren Donau, ja über das Schwarze Meer hinüber in ein inniges, für alle Teile vorteilhaftes Wechselwirtschaftsleben und in einen regen Austausch der Kulturgüter zu gelangen. Enge wirtschaftliche Beziehungen und ein reger Austausch der Kulturgüter bilden erfahrungsgemäß die besten Wege für politische Verständigung, für Staaten- und Völkerfreundschaften und Bündnisse. Sie bilden zugleich den festen Kitt einmal entstandener Freundschaften. Man sieht sich auf einander angewiesen, lernt sich kennen und schätzen. Leben flutet hin und her.

Voraussetzung für einen größeren Verkehr, der auch im Frieden nachhalten soll, ist die Verbindung der Donauverkehrsstraße mit anderen gegebenen Verkehrsstraßen in dem volkswirtschaftlich hoch entwickelten Ausgangsgebiet der Donau, in Deutschland. Das ist eine Überzeugung, die heute in ganz Deutschland und längs der Donau in allen Staaten fast Gemeingut aller geworden ist.

Die Wasserstraßenfrage gewinnt von Tag zu Tag in der öffentlichen Diskussion an Bedeutung. Große und weitsichtige Kanalprojekte werden in Deutschland wie in Österreich-Ungarn aufs eifrigste verfochten. Der Donau-Oder-, der Donau-Elbe-, der Donau-Rhein-Kanal treten dabei besonders in den Vordergrund. Ohne irgendeinem dieser Projekte etwas von seiner Bedeutung absprechen zu wollen, darf ich die Überzeugung aussprechen, dass die wirksamste Förderung des Donauverkehrslebens durch eine Verbindung von Donau und Rhein gegeben würde. Eine solche Verbindung könnte meines Erachtens auch für alle Anliegerstaaten wirtschaftlich die größten Vorteile bieten, da durch sie die Ausfuhr- und Einfuhrbedürfnisse dieser Staaten am zweckmäßigsten befriedigt werden können. Rheinland und Westfalen sind ebenso eminente Produktionsgebiete für die Ausfuhr als Konsumgebiete für die Einfuhr. Und die Verkehrslinie Atlantisches Meer-Kanal-Rhein-Donau findet ihren kürzesten Aufriss in einer direkten Verbindung zwischen Donau und Rhein über den Main. Die Donau-Rhein-Verbindung stellt die große Basis für den Verkehr von Nordwest nach Südost

dar. Sie ist das Rückgrat eines Wasserstraßennetzes von Mitteleuropa. Eine Überzeugung, die wohl in allen maßgebenden Kreisen vorherrscht. Die heutige Kanalverbindung ist für die gegebenen Verhältnisse ungenügend. Sie kann erst recht keine Rolle spielen, wenn es sich um die Erreichung einer lebensvollen großen Schifffahrt von Nordwest nach Südost über Rhein-Donau und umgekehrt handelt. Ein Kanalneubau ist notwendig, der es ermöglicht, mit wenigstens mit einem 1.000-Tonnen-Schiff direkte Fahrten vom Rhein zur Donau bis zum Schwarzen Meer zu machen. Und zwar muss dieser Kanalneubau sobald als irgend möglich in Angriff genommen und durchgeführt werden, wenn alle die schönen Bestrebungen auf eine großzügige Donauschifffahrt nach dem Kriege nicht schöne Träume bleiben sollen. Die technischen Schwierigkeiten, die ein solcher Kanalbau bietet, sind beim heutigen Stande der Baukunst leicht überwindbar. Anders freilich verhält es sich mit den Schwierigkeiten, die in finanzieller Beziehung mit der Durchführung eines solchen Projektes verknüpft sind.

Die Finanzlage in Bayern, das ja in erster Linie als Kanalbauer in Frage kommt, ist leider nicht so rosig, dass man sich der Erwartung hingeben darf, sie werde absehbarer kurzer Zeit die Durchführung des Kanals ermöglichen. Inwieweit das Reich, das ja wirtschaftlich und politisch im hohen Maße an einer baldigen leistungsfähigen Kanalverbindung interessiert ist, beim Friedens-schluß ein gut Teil der Mittel zur Verfügung stellen kann, entzieht sich heute noch einer sicheren Beurteilung. Und darf die Erbauung des Kanals nicht auf die lange Bank geschoben werden. Es steht zu viel auf dem Spiele für ganz Deutschland. Es ist Gefahr im Verzug! Diese Erkenntnis führt von selbst zu der Erwägung, ob es möglich wäre, einen anderen Weg der Finanzierung des Kanalbaues zu finden, der zunächst wenigstens nicht dem Staat Bayern und dem Reiche allein die sofortige Aufbringung der Baukosten zuweist. Die Städte, die Industrien, die Verfrachter, die Schifffahrtsgesellschaften, die Handels- und Wirtschaftsorganisationen im Rhein-, Main-, Kanal- und Donaugebiet haben unseres Erachtens ein so erhebliches Interesse an der möglichst schnellen Ausführung des Kanals, dass es sich durchaus rechtfertigen ließe, wenn sie gemeinsam mit Bayern und dem Reiche sich an der Kostenaufbringung beteiligen würden. Im gemischtwirtschaftlichen Unternehmen wäre ein Kanalbau wohl in kürzester Frist durchzuführen. Den Städten und den anderen Beteiligten wäre eine angemessene Verzinsung und die Amortisation ihrer investierten Kapitalien durch Bayern und das Reich zu garantieren. Die hierzu benötigte Summe könnte durch eine mäßige Kanalabgabe wohl unbeschwerlich aufgebracht werden.

Wir werfen hiermit den Gedanken der Durchführung des Kanals im gemeinschaftlichen Unternehmen durch das Reich, Bayern und die nächsten Interessenten öffentlich auf und laden zu einer Diskussion desselben ein. Es wäre gut, wenn gelegentlich der Budapester Donaukonferenz in einer besonderen Versammlung diese Frage von den deutschen Interessenten und Besuchern der Konferenz behandelt werden könnte".

Der Artikel fand den Weg nahezu durch die ganze deutsche und österreichische Presse und erfreute sich allgemeiner Zustimmung. Nur eine Genstimme wurde laut, die sich im "Fränkischen Kurier" vom 21. August 1916 erhob und, wie sich später herausstellte, vom Geschäftsführer des Bayerischen Kanalvereins ausgegangen war, der den von Heinrich Held entwickelten Plan mit einigen abfälligen Bemerkungen abtun wollte und als gänzlich undurchführbar ablehnte und zwar hauptsächlich unter der Begründung, dass sich das Privatkapital auf Leistungen nicht einlassen könne, die ihm ein solches Unternehmen auferlege.

Einen anderen Eindruck hatte der Artikel bei den einflussreichen Teilnehmern an der Budapester Konferenz aus Deutschland gemacht. Schon auf der Fahrt zu Schiff nach Budapest traten diese an Dr. Held heran mit dem Ersuchen, in Budapest gleich eine Sonderkonferenz der Interessenten des Rhein-Main-Donau-Kanals aus Deutschland einzuberufen, ihnen seien Idee eingehend vorzutragen und, wenn möglich, gleich eine feste Organisation für ihre Durchführung anzubahnen.

4. Die Budapester Konferenz vom 4. September 1916.

Die große Donaukonferenz selbst fand am 4. September in Budapest statt. Mehr als 700 Teilnehmer waren auf ihr erschienen. Aus Deutschland war die Teilnahme eine besonders starke, vor allem aus Bayern, dem Rheinland und die aus Sachsen. An prominenten Persönlichkeiten waren erschienen: Oberbürgermeister Bleyer - Regensburg; Herr Broilo - Bürgermeister in Preßburg; Dr. Dinghofer - Bürgermeister in Linz/Donau; Oberbürgermeister Dr. Dallo aus Offenbach a.M.; Oberbürgermeister Geßler - Nürnberg; Oberbürgermeister Dr. Göttelmann - Mainz; Ackerbauminister Baron Ghillay - Ungarn; der ungarische Handelsminister Baron Hartany; die Staatssekretäre Dr. Leers (Deutschland) und Nemethy (Ungarn); Oberbürgermeister Kraft aus Ludwigshafen; Präsident Dr. Pasche vom deutsch-österreichischen Wirtschaftsband; Landtagsabgeordneter Prälat Dr. von Pichler; Oberbürgermeister Siegrist aus Karlsruhe; Oberbürgermeister Dr. Voigt - Frankfurt a.M.; Oberbürgermeister Dr. Weiß-Kirchner - Wien. Vertreten waren ferner die wichtigsten Schifffahrts- und Transportgesellschaften, viele Handelskammern, der österreichische Reichsrat und die Einzellandtage, der sächsische Industriellen-Verband, die deutsche Presse und der deutsche Große Generalstab.

Noch vor Beginn der Konferenz trat 9 Uhr im Akademiegebäude das engere Komitee zu einer Sitzung zusammen, um die für die Konferenz vorgesehenen Beschlussanträge einer letzten Beratung zu unterziehen. Überall wurde volle Einstimmigkeit erzielt, nur in einer Frage ergab sich eine Meinungsverschiedenheit, nämlich in der Frage, welche Stadt zum Sitz der neu zu bildenden Zentrale für Donauangelegenheiten bestimmt werden sollte, Budapest oder Wien. Schließlich aber erklärten sich die Wiener und Budapester Vertreter mit einem Vorschlag der bayerischen Mitglieder des vorbereitenden Komitees einverstanden, nachdem die Bestimmung des Sitzes für die Donauzentrale der österreichischen und der ungarischen Regierung überlassen war. Damit war die engere Komiteesitzung beendet und es konnte um 10¼ Uhr im Prunksaal der Akademie der Wissenschaften die öffentliche Konferenz beginnen.

Bürgermeister Dr. Barczy begrüßte die Versammlung im Namen der Stadt Budapest, Handelsminister Baron Harkanyi überbrachte die Grüße der ungarischen Staatsregierung. Der Vorsitz während der sich daran anschließenden Beratung wechselte zwischen den Bürgermeistern Barczy - Budapest, Dr. Weißkirchner - Wien und Bleyer - Regensburg.

Der erste Teil der Beratungen war dem technisch-nautischen Donauproblem gewidmet. Zu den hier einschlägigen Fragen sprachen Baurat Wiedenmann - Deggendorf, Ministerialrat Reich - Wien und Magistratsrat Fock - Budapest. Der Beschlussantrag, der die sich an die Referate anschließende Diskussion beendete, beschäftigte sich vor allem mit Forderungen betreffend den schiffbaren Tiefgang der Donau, sowie eine einheitliche Regelung der Wassertiefe im Einvernehmen der Uferstaaten und wurde einstimmig angenommen.

Der zweite Teil der Beratungen beschäftigte sich mit den Donaurechtsfragen, die Bürgermeister Bleyer -Regensburg in seinem ausgezeichneten Referat über: *"Die zwischenstaatlichen Fragen des öffentlichen Donaurechts"* eingehend behandelte. Eine Diskussion fand infolge der allgemeinen Billigung der gemachten Vorschläge nicht statt und der dem Referat folgende Beschlussantrag, der vor allem den Grundsatz der freien Schifffahrt auf der Donau, die zu schließenden Staatsverträge und die aus Vertretern der Uferstaaten zu bildende Donaukommission betraf, wurde diesmal einstimmig angenommen.

Dr. Loebel-Außig referierte sodann noch über die Frage der Vereinheitlichung des Privatrechts der Binnenschifffahrt auf der Donau; auch der von ihm vorgeschlagene Beschlussantrag fand die einstimmige Billigung der Versammlung.

Damit war die Tagung beendet und der Oberbürgermeister von Budapest konnte in seinem Schlusswort mit Recht den glänzenden, von herzlichstem Einvernehmen

getragenen Verlauf der Versammlung und das wertvolle Ergebnis ihrer Arbeiten rühmen.

Nach der eigentlichen Donaukonferenz fand im Hotel "Hungaria" eine vom Abgeordneten Dr. Held einberufene Sonderversammlung deutscher Interessenten statt. Sie war von etwa 50 Herren besucht, darunter einem Vertreter der Stadt Köln, mehreren Vertretern der Städte Frankfurt am Main, Offenbach und Mainz, von Mitgliedern der außerbayerischen Großindustrie, von Vertretern bayerischer Handelskammern und bayerischer Städte.

In längeren Ausführungen legte Dr. Held dieser Versammlung eingehend den Plan der durchgehenden Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau und ihrer Finanzierung im gemischt-wirtschaftlichen System dar und hatte die Genugtuung, dass in der sehr lebhaften Aussprache alle Redner den Plan in seinen Grundzügen durchaus billigten. Es sprachen dazu Oberbürgermeister Dr. Geßler -Nürnberg, Oberbürgermeister Dr. Voigt -Frankfurt, Oberbürgermeister Dr. Göttelmann - Mainz, Prälat Dr. von Pichler -Passau, Geh. Kommerzienrat Christlieb - Regensburg, Geh. Kommerzienrat Dr. von Petri - Nürnberg, Dr. Bamberger als Präsident der Handelskammer Mainz und Oberbürgermeister Bleyer - Regensburg.

Das Resultat der Besprechung war, dass für den Plan des Abgeordneten Dr. Held ein Arbeitsausschuss gewählt wurde, bestehend aus Oberbürgermeister Dr. Voigt; Oberbürgermeister Dr. Geßler und dem Abgeordneten Dr. Held. Dieser Arbeitsausschuss sollte die nötigen Schritte bei den Städten, bei den Handelskammern, bei Handel und Industrie in Bayern und im übrigen Deutschland, sowie bei den Landes- und Reichsbehörden tun, um das System im gemischt-wirtschaftlichen System zur Durchführung zu bringen. Zunächst aber sollte die Angelegenheit vertraulich behandelt werden.

5. Die weiteren Vorarbeiten zur Bildung einer Organisation der Interessenten.

Während der folgenden Zeit legte der Abgeordnete Held in einem regen brieflichen Gedankenaustausch mit Oberbürgermeister Voigt und Oberbürgermeister Dr. Geßler das weitere Vorgehen im Einzelnen dar; außerdem hatte Dr. Held in Frankfurt im Verlaufe des Herbstes 1916 mehrfache persönliche Unterredungen mit Oberbürgermeister Voigt in der Sache.

Ausgangs September 1916 machte Dr. Held dem bayerischen Verkehrsminister als dem zuständigen Minister für den Kanal vertraulich Mitteilung vom Stand der Dinge und von den Beschlüssen, die in Budapest gefasst worden waren. Der Staatsminister **von Seidlein** hatte wenige Tage darauf mit dem Abgeordneten Dr. Held in Regensburg eine sehr gründliche Besprechung über die Angelegenheit und hielt hierauf König Ludwig III. in Berchtesgaden darüber Vortrag.

Der König war sehr befriedigt über die Wendung der Dinge und damit sehr einverstanden, dass der Verkehrsminister, der überhaupt den Kanalfragen von vorneherein größte Aufmerksamkeit gewidmet hatte und als besonderer Kenner des ganzen Projekts galt, seinerseits die Bestrebungen des Abgeordneten Dr. Held unterstützen und in reger Weise fördern wollte. Im Ministerium selbst begann Oberregierungsrat Dasch mit den Vorarbeiten für eine Projektvorlage an den Landtag, die, was ihre Finanzierung betrifft, sich im wesentlichen auf die Vorschläge des Abgeordneten Dr. Held stützte. Von dieser erfreulichen Tatsache machte Dr. Held sofort den Oberbürgermeistern Dr. Voigt und Dr. Geßler entsprechende Mitteilungen. Dr. Held blieb von da an auch im regen brieflichen Verkehr mit Verkehrsminister von Seidlein und seinem Referenten in dieser Sache.

Nach kurzer Frist wurden ihm die ersten Projektvorschläge aus dem Verkehrsministerium zugeführt. Sie dienten mit zur Grundlage von weiteren Besprechungen im Arbeitsausschuss der Interessenten. Oberbürgermeister Voigt bemühte sich inzwischen mit den Vertretern der Städte, des Handels und der

Industrie am Rhein und mit einflussreichen Abgeordneten Fühlung zu bekommen und tat alles, um dem Projekt Freunde zu werben. Dr. Held selbst wandte sich an eine Reihe Großindustrieller an Rhein und Ruhr, darunter auch an Krupp, an einflussreiche Reichstagsabgeordnete, insbesondere Erzberger und Spahn und arbeitete für diese Kreise, sowie für die Mitglieder des engeren Arbeitsausschusses eine ausführliche Denkschrift aus.

Mit den Vertretern bayerischer Städte und Handelskammern wurde ebenfalls durch Dr. Held Fühlung genommen.

Am Freitag, den 5. Januar 1917 fand in Frankfurt im Rathaus eine Besprechung in der Angelegenheit statt, an der Oberbürgermeister Dr. Geßler, Oberbürgermeister Bleyer, Oberregierungsrat Dasch vom Verkehrsministerium, Oberbürgermeister Voigt, Vertreter der Frankfurter Handelskammer, der städtische Baurat von Frankfurt Dr. Ing. Kölle und Dr. Held teilnahmen.

In dieser Sitzung wurde beschlossen im Februar eine Versammlung der nichtbayerischen Interessenten in Frankfurt abzuhalten und dazu Einladung bis an den Niederrhein und nach Westfalen ergehen zu lassen. Dr. Held wurde mit der Referatserstattung betraut. Nach seiner Rückkehr aus Frankfurt pflog Dr. Held mit Reichstagsabgeordneten aller Parteien aus Bayern am 8. Januar nachmittags eine Aussprache im Regensburger Magistratssitzungssaale; er erörterte mit diesen Herren den Plan genau, wies auf die kommende Vorlage hin und bat sie auch im Reichstag ihrerseits das nötige zu tun und ihn vor allem zu ermächtigen, mit Staatssekretär Dr. Helfferich wegen der Beteiligung des Reichs zu verhandeln und diesem zu erklären, dass, wenn die Reichsregierung nicht von sich aus an dem gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen sich beteiligen würde, sie einen dementsprechenden Antrag aus dem Reichstag zu erwarten habe.

An der Sitzung nahmen teil die Abgeordneten Dr. Mayer -Kaufbeuren (der spätere deutsche Gesandte in Paris), Dr. Matzinger, Gerstenberger, Dr. Müller - Meinigen, Dr. Kerschensteiner, Lederer, Franz Schmidt. Die Herren begrüßten den Plan und sagten alle ihre Unterstützung zu. Auch bekam der Abgeordnete Held die Ermächtigung, mit dem Reichsstaatssekretär Verhandlungen in dem von ihm gewünschten Sinne zu pflegen.

Am 16. Januar hatte dann Oberbürgermeister Dr. Geßler auf Dr. Helds Bitte hin die Vertreter der bayerischen interessierten Städte in das Rathaus zu Nürnberg eingeladen, damit auch ihnen genaue Kenntnis vom Stand der Dinge gegeben werde und sie eingeladen werden sollten, sich auch finanziell an der Durchführung des Unternehmens zu beteiligen. Abgeordneter Dr. Held selbst führte das Referat, das nach der technischen Seite hin in einem Vortrage des Herrn Oberregierungsrates Dasch seine Ergänzung fand. Die Privatinteressenten sollten darnach zu den Projektierungskosten 1 Million aufbringen und zwar in einer Verteilung, dass ein Drittel auf die bayerischen Interessenten fallen sollte. An der Versammlung waren alle Städte von Aschaffenburg über den Main und die Kanalstrecke bis Passau vertreten, dazu noch München und Augsburg. In ihrem Auftrage fertigte Dr. Held als Unterlage für die zu fassenden Beschlüsse eine neue Denkschrift über die ganze Frage. An demselben Tage, am 16. Januar 1917 lud Dr. Held die Vertreter der Presse aller Parteien aus Bayern nördlich der Donau zu einer informatorischen Aussprache über das Projekt am Montag, den 22. Januar, nach Nürnberg ein. Dr. Held wollte so ein einheitliches Vorgehen zwischen dem Komitee einerseits, der Presse, dem Landtag und dem Reichstag und der Staatsregierung andererseits erzielen. Leider veranlasste parteipolitische Voreingenommenheit einen großen Teil der Herren, die hierzu in Frage kamen, an der Sitzung nicht teilzunehmen. Die Führung hatte dabei der Chefredakteur der *"Fränkischen Tagespost"* und der Chefredakteur Dr. Rathje vom *"Fränkischen Kurier"*. Immerhin waren Herren aus Würzburg, Bamberg und Nürnberg erschienen, die die Darlegungen des Abgeordneten Held dankbarst aufnahmen. In gleicher Weise hat er dann Pressevertreter Südbayerns nach München zu einer Besprechung eingeladen. An dieser nahmen die Vertreter aller Münchner Zeitungen

wie eine Anzahl Vertreter auswärtiger Zeitungen teil. Diese Versammlung fand am 23. Januar 1917 statt.

In den ersten Tagen des Februars 1917 reiste Dr. Held nach Berlin zu Staatssekretär Dr. Helfferich. Den Reichskanzler selbst konnte er nicht antreffen, da dieser gerade abwesend war.

Mit Staatssekretär Dr. Helfferich dagegen hatte er eine etwa einstündige Besprechung und erreichte von ihm die Zusage, dass die Reichsregierung, wenn von Bayern ein entsprechender Antrag komme, ihre Beteiligung nicht ablehnen würde. Bei dieser Gelegenheit verhandelte der Abgeordnete Dr. Held auch mit der Deutschen Bank wegen der Beteiligung des Bayerischen Lloyd, wobei ein Betrag von 60.000 Mark als Beitrag zu den Projektierungskosten in Aussicht gestellt wurde. Unmittelbar vorher hatte Dr. Held durch Geheimrat Ehrensperger von Krupp die Mitteilung erhalten, dass Krupp sich mit 50.000 Mark an den Projektierungskosten beteiligen werde.

Am Montag, den 12. Februar, fand unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Voigt die Frankfurter Versammlung statt, besucht von über hundert Herren aus Rheinland, Westfalen und Hessen.

Auch aus Bayern nahmen einige Herren teil, so Oberbürgermeister Bleyer aus Regensburg, Kommerzienrat Zahn aus Nürnberg und als Vertreter des bayerischen Verkehrsministeriums Oberregierungsrat Dasch aus München.

Der Abgeordnete Dr. Held erstattete ein ausführliches Referat über das Großschiffahrtsprojekt nach seiner staatspolitischen, militärischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung. Er ging auch auf die Fragen der Kostendeckung näher ein und brachte hier wieder seinen Plan eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens zur Darstellung. Schließlich forderte er alle interessierten Kreise, vor allem die Städte und die industriellen Unternehmungen im Einflussgebiet der Großschiffahrtsstraße zur Beteiligung an den Arbeiten und der Kostenaufbringung für das Projekt auf.

Nach dem Referat von Dr. Held und einer regen Diskussion wurde einstimmig beschlossen, die Bestrebungen nicht nur zu unterstützen, sondern sich auch finanziell zu beteiligen und zum Zwecke der Organisation der nichtbayerischen Interessenten einen eigenen Arbeitsausschuss mit Oberbürgermeister Voigt an der Spitze ins Leben zu rufen, in den Vertreter der Städte am Rhein und Main sowie die zuständigen Handelskammern und industriellen Unternehmungen gewählt wurden. Tags darauf fand im Rathaus zu Bamberg die beschlussfassende Versammlung der Vertreter der interessierten bayerischen Städte statt, an der Abgeordneter Held ebenfalls als Referent teilnahm. Es wurde beschlossen, dass die Städte 1 Million Mark zu den Projektierungskosten garantieren, um so der Staatsregierung die Möglichkeit zu bieten ihr Projekt parlamentarisch zu verabschieden und ferner, dass man sich wegen der Verteilung der Kosten nachträglich noch mit den übrigen Interessenten auseinandersetzen werde. In Frankfurt hatte Dr. Held bereits darauf aufmerksam gemacht, dass es zweckmäßig erscheine so viel Kapital anzusammeln, als man erhalten könne, um für den Verband der Interessenten selbst einen weiteren Fond zur Verfügung zu haben.

Inzwischen hatten die Arbeiten an der Vorlage der bayerischen Staatsregierung, mit denen man, wie oben erwähnt, durch das tatkräftige Vorgehen des Abgeordneten Held veranlasst, begonnen hatte, wesentliche Fortschritte gemacht.

Das Staatsministerium des Innern war darangegangen, nicht nur für die Großschiffahrtsstraße im Maintale zwischen Aschaffenburg und Bamberg, sondern auch für einen allgemeinen Bauplan bayerischer Großschiffahrtsstraßen die Vorarbeiten zu erstellen, für die als Grundlage die eingehenden technischen Pläne des Kanalvereins dienten. Die Untersuchungen des Innenministeriums erstreckten sich vor allem darauf, welche Leistungsfähigkeit man für die Großschiffahrtsstraße unter Berücksichtigung der neuesten Erfahrungen im Wasserstraßenbau ins Auge fassen solle und mit welchen Kosten man unter Würdigung der jetzt etwas gestiegenen Preise der Grundstücke, Baumaterialien und Arbeitszeit rechnen müsse.

Dem Landtag sollte nach dem Vorhaben des Innenministeriums ein fest umrissenes allgemeines Bauprogramm unterbreitet und erst nach dessen Beratung an die Ausarbeitung im Einzelnen herangegangen werden.

6. Die Vorlage des bayerischen Verkehrsministerium - ihre Beratung und Annahme durch die Kammern.

Auch das Verkehrsministerium, unter der Leitung des schon öfters erwähnten, hervorragenden Wasserstraßenkenners von Seidlein hatte sich eingehend mit dem Kanalprojekt beschäftigt.

Der Verkehrsminister hatte sich schon als junger Assessor für das Kanalprojekt lebhaft interessiert, was ein von ihm bereits im Jahre 1892 im Bayerischen Verkehrsclub gehaltener Vortrag beweist. Am 17. April 1916 erklärte Staatsminister von Seidlein in dem zweiten Ausschuss in der Reichsratskammer, hinsichtlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals sei die nächste Aufgabe seines Ministeriums die Bearbeitung eines Projektes, das es ermögliche die anfallenden Kosten mit Sicherheit zu überblicken. Dieses Projekt für den Ausbau des Ludwig-Donau-Main-Kanals solle gleichzeitig mit dem über die Kanalisierung des Mains und die Verbesserung der Wasserverhältnisse in der Donau dem Landtage vorgelegt werden.

Vor allem das Verkehrsministerium war es, das die Notwendigkeit eines beschleunigten Vorgehens klar erkannte, und sein Verdienst war es, dass die von ihm ausgearbeitete Vorlage der bayerischen Staatsregierung über das Projekt schon am 31. Januar 1917 an den bayerischen Landtag gelangen konnte.

Dieser Entwurf "über die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfs für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau" lautete:

"... Artikel 1.

Behufs Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau wird als erster Teilbetrag die Summe von 1.005.000 Mark aus staatlichen Mitteln bereitgestellt.

Artikel 2.

Der k. Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, den hiernach erforderlichen Betrag vorläufig den bereiten Mitteln der Zentralstaatskasse zu entnehmen. Wegen der endgültigen Deckung dieses Bedarfes wird im Finanzgesetz für die nächste Finanzperiode Vorsorge getroffen werden. ..."

Dem Gesetzentwurf war eine bis ins Einzelne gehende Begründung beigegeben, die durch eine allgemeine Abhandlung eingeleitet ist. Hierin wird zunächst festgestellt, dass die Kanalisierung des unteren Mains bis Aschaffenburg in nächster Zeit beendet sei und dass für die Fortführung der Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg die Vorarbeiten zur Herstellung eines Bauentwurfes bereits im Gange seien. Sodann wird von der Absicht der Staatsregierung gesprochen, sofort nach Vollendung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg an die Fortsetzung der Kanalisierung bis Bamberg zu gehen, es jedoch dabei nicht bewenden zu lassen, sondern mit Rücksicht auf die im Kriege gemachten Erfahrungen auch den baldigen Ausbau einer für die Großschiffahrt geeigneten Verbindung zwischen Main und Donau ins Auge zu fassen. Die von Aschaffenburg bis Passau bereits bestehende Wasserstraßenverbindung Mitteleuropas reiche für die Großschiffahrt nicht aus und es sei daher von verschiedenen Kreisen der baldige Ausbau dieser Wasserstraße zum Großschiffahrtswege in Anregung gebracht worden.

Ein zweiter Abschnitt beschäftigt sich mit der Linienführung. Für die Linienführung schlägt die Begründung unter Würdigung der bestehenden Verkehrsbestimmungen, der vorhandenen Umschlagsanlagen und Anschlusseinrichtungen, sowie mit Rücksicht

auf die bereits angesiedelten Industrien und gewerblichen Unternehmungen die Beibehaltung der allgemeinen Richtung der bisherigen Wasserstraße vor. Nur für die Teilstrecke zwischen der Stadt Nürnberg und der Donau soll ein anderer Weg eingeschlagen werden und zwar vor allem angesichts der Schwierigkeit der Wasserbeschaffung auf der alten Linie. Wegen Heranziehung von Wasser aus der Donau oder ihren südlichen Nebenflüssen sei auf einen Anschluss des Kanals an die Donau bei Stepperg zu denken. Damit legt sich der Entwurf bereits (endgültig) auf die sogenannte "Stepperger Linie" fest und stellt für die insgesamt 734 Kilometer lange Großschiffahrtsstraße folgende Linienführung fest: von Aschaffenburg mainaufwärts bis Bamberg, von hier im gesonderten (= Seitenkanal) Kanal über Nürnberg nach Stepperg, dann im Donautale teilweise in Seitenkanälen bis Saal oder Regensburg und weiter auf der Donau bis zur Reichsgrenze bei Passau.

In Unterabteilungen untersucht dann diese Begründung verschiedene Abkürzungsmöglichkeiten bei der Führung der Linie zwischen dem Main und Nürnberg.

Hinsichtlich der Abkürzungslinie Ochsenfurt-Marktbreit nach Nürnberg wird nachgewiesen, dass diese Linie dem nordöstlichen Teile Bayerns keine genügende Verkehrserleichterung bietet, viel mehr wichtige Orte des oberen Main- und Pegnitztales, darunter die Städte Kitzingen, Schweinfurt, Bamberg, Forchheim, Erlangen und Fürth umgeht, ohne andere Orte von gleicher Bedeutung anzuschließen. Ferner wird dargetan, dass trotz einer Kürzung des Wegs um 94 Kilometer wegen der kostspieligen Bauarbeiten eine Kostenersparnis durch diese Linie nicht erreicht wird und dass das daher die Linie über Bamberg doch als die bauwürdigere bezeichnet werden muss.

Es folgt die Betrachtung der Linie von Kreuzwertheim-Bettingen nach Nürnberg. Auch diese Linie wird abgelehnt, da auch sie zu große Kosten verursachen würde und ausgedehnte Gebiete Nordbayerns mit reger Geschäfts- und Handelstätigkeit nicht berührt.

Auszuscheiden von der weiteren Erwägung hat nach der Denkschrift auch die Linie, durch die die Mainkrümmung zwischen Aschaffenburg und Lohr abgekürzt werden könnte. Diese Linie würde zwar den Wasserweg um 66 Kilometer kürzen. Da sie aber durch das Höhengebiet des Spessart mit seinen außerordentlich ungünstigen Geländebeziehungen führt, wären die Baukosten um 60 Millionen Mark höher als bei der Tallinie. Auch würde die Fahrt über die Abkürzungslinie wegen der zu überwindenden großen Höhenunterschiede zeitraubender als bei Benützung des Maintales.

Ablehnend verhält sich die "Begründung" auch gegenüber der Abkürzung der Mainkrümmung zwischen Kreuzwertheim und Würzburg. Diese Linie würde zwar eine Abkürzung des Wasserweges um 55 Kilometer bedeuten, aber auch mit dieser Abkürzung wäre, abgesehen von dem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand, nichts gewonnen, da hier ebenfalls die Fahrt im Maintale in kürzerer Zeit möglich wäre, als über die Abkürzungslinie mit den großen Höhenunterschieden. Schließlich spricht die "Begründung" auch noch der Abkürzung der Mainkrümmung zwischen Karlstadt und Schweinfurt die volkswirtschaftliche Berechtigung ab. Die Kürzung des Wasserweges würde hier 54 Kilometer betragen und die Linie würde nur etwa 8 Millionen Mark mehr kosten als die Tallinie. Auch die Fahrtdauer würde bei Benützung dieser Linie kürzer sein als bei Benützung des Maintales. Die Betriebskosten dieser Linie dagegen würden sehr hohe sein, da vor allem die Wasserversorgung sehr teuer käme. Außerdem hat nach der "Begründung" diese Linie noch den besonderen Nachteil, dass sie die wichtigsten und verkehrsreichsten Städte des Mittelmains, nämlich Würzburg, Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen vom Durchgangsverkehr ausschließen würde.

Am Schlusse dieses Abschnittes kommt daher die "Begründung" zu dem Ergebnis, dass die besprochene Linie weder für sich allein, noch vereinigt mit anderen Abkürzungslinien gegenüber einer durchwegs im Maintale verlaufenden Kanallinie

besondere Vorteile biete, die ein Abweichen von der traditionellen Linienführung rechtfertigen würden.

Im dritten Abschnitt werden Schiffsgröße und Kanalabmessungen behandelt. Die Denkschrift erwähnt hier zunächst, dass wegen der Vorteile der großräumigen Schiffe in Bezug auf Beförderungsleistung und Betriebskostenaufwand die Entwicklung der Donau- und Mainschifffahrt eine anhaltende Zunahme der Schiffsgrößen aufweist. Nach der Feststellung, dass nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg die 1500-Tonnen-Rheinschiffe verkehren können und dass in neuester Zeit auch auf der österreichischen Donau unterhalb Passau bereits 1000-Tonnen-Schiffe verkehren, empfiehlt deshalb die "Begründung", vor allem mit Rücksicht auf die zu erwartende Verkehrsmenge bei Massengütern für die neue Wasserstraße das 1200-Tonnen-Schiff.

Bezüglich der Wassertiefe hält es die "Begründung" angesichts des langsamen Fortschreitens der Regulierungen an der österreichischen und ungarischen Donau noch nicht für erforderlich, die bayerische Donau von vorneherein auf 2,5 Meter Tiefe auszubauen. Es genügt der Denkschrift vielmehr, wenn auch hier, wie nach den für die österreichische und ungarische Donau geltenden Regulierungsgrundsätzen, eine Tiefe von 2 Metern unter Niedrigwasser angestrebt wird. Nur für jene Strecke, die Wehreinbauten oder Seitenkanäle fordern, wie die Strecke Stepperg-Saal und die Kachletstrecke bei Vilshofen, wird schon von Anfang an eine Wassertiefe gefordert, die auch bei niedrigstem Wasserstand den Verkehr von 1200-Tonnen-Schiffen gestattet.

Hinsichtlich des Betriebs enthält der vierte Abschnitt der "Begründung" wertvolle Angaben.

Für die Beförderung der Massengüter wird auf der Donau und dem Main einer Beibehaltung der Schleppzüge das Wort geredet. Den Transport dieser Güter auf der Donau und dem Main mittels Schiffen mit eigener Triebkraft hält die Denkschrift mit Recht deshalb für weniger wirtschaftlich, weil die teureren maschinellen Einrichtungen wegen der langen Liegezeit in den Häfen zu wenig ausgenützt werden können. Das gleiche gilt für die Beförderung der Massengüter auf dem neuen Kanal. Doch kommt hier neben den Schleppern mit Dampfern auch die elektrische Treidelei in Betracht, die die Begründung überhaupt für die wirtschaftlichste Betriebsart hält, vor allem auch mit Rücksicht darauf, dass beim Dampferverkehr durch die Schiffsschrauben oder Schaufelräder Wasserbewegungen verursacht werden, welche die Sohle und Ufer angreifen.

Für die Überwindung der Gefällstufen der Wasserstraße sieht die Denkschrift Kammerschleusen mit einem Gefälle von nicht über 10 Metern vor, die als Schleppzugschleusen zu erbauen wären.

Den Wasserbedarf des Kanals, der sich aus den Wasserverlusten zusammensetzt, die durch Undichtigkeiten der Schleusen, durch Verdunstung und Versickerung und aus dem Wasserverbrauch bei den Schleusungen entstehen, berechnet die "Begründung" auf 11,6 Kubikmeter pro Sekunde ($= \text{m}^3/\text{sec}$) bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen. Für eine Verkehrszunahme von je 1 Million Tonnen wächst der Wasserbedarf um $1,6 \text{ m}^3/\text{sec}$.

Angesichts dieses großen Wasserbedarfs wäre der "Lech-Zubringer" mit sehr großen Ausmaßen zu erbauen. Auch die Gewinnung elektrischer Energie durch das vom Lech zuzuleitende Betriebswasser sieht die Denkschrift vor, wenn auch hierüber noch nähere Ausführungen fehlen.

Am Schlusse dieses Abschnittes gibt die "Begründung" noch einen Überblick über die Güterbeförderungsmöglichkeit auf der Großschifffahrtsstraße, berechnet auf ein Jahr. Dieser Überblick zeigt uns, dass bei einem nach den Vorschlägen der Denkschrift betätigten Ausbau in 270 Schiff-fahrtstagen jährlich 10 - 12 Millionen Güter befördert

werden könnten, wenn auf der Main- und Donautrecke Tagesbetrieb, auf der Kanalstrecke dagegen ununterbrochener Tag- und Nachtbetrieb herrschen würde.

Der fünfte Abschnitt beschäftigt sich mit den Baukosten und gibt unter Berücksichtigung der nach den früheren Entwürfen eingetretenen Preissteigerungen und des Wehrbeitrages für die größeren Abmessungen der Bauten, jedoch unter Ausseransatzlassung der Kosten für Hafen- und Umschlaganlagen, für Stichkanäle, Liegeplätze und Bahnanschlüsse folgende Schätzungen:

"a) für den Main, für den das gemischte Bausystem (vergl. oben) vorgeschlagen wird, werden bei einer Länge von 282,5 Kilometern rund 171 Millionen Mark Kosten angenommen".

"b) für den eigentlichen Main-Donau-Kanal werden bei einer Länge von 167,5 Kilometern rund 330 Millionen Mark angerechnet".

"c) für die Donau endlich werden bei einer Länge von 284 Kilometern rund 149 Millionen Mark Gesamtkosten, einschließlich der Kosten für die Seitenkanäle Saal-Stepperg festgestellt".

Ein sechster Abschnitt macht uns mit den voraussichtlichen Erträgen der Großschifffahrt vertraut.

Als jährlich erforderlicher Gesamtaufwand werden für einen Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen 41,24 Millionen Mark und für einen solchen von 10 Millionen Tonnen 42,35 Millionen Mark angegeben. Darin sind enthalten die Summen für Verzinsung und Tilgung der Baukosten, die Kosten des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraße, sowie die besonderen Kosten der Treidelei.

Die Einnahmen sind an Hand umfangreicher Tabellen genau detailliert. Sie setzen sich zusammen aus den Befahrungsgebühren, dem Ertrag der Treidelei und der Nebennutzungen, hier vor allem der Erlös aus dem Verkauf überschüssiger elektrischer Kraft, wozu später noch die Leistungen des Rheinstromverbandes für die Rheinstromkasse aus der Mainkanalisierung zugehenden Mehreinnahmen gehen soll. Den Hauptteil der Einnahmen erbringen zweifellos die Befahrungsgebühren. Die Einnahmen aus diesen Gebühren betragen nach der Denkschrift

bei einem Verkehr von 5 Millionen Tonnen = 15,06 Millionen Mark

bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen = 37,91 Millionen Mark

Hierzu kämen noch die Einnahmen aus den Treideleibetrieben, die auf 2,35 Millionen Mark bzw.

3,21 Millionen Mark geschätzt werden, sodass sich eine jährliche Gesamteinnahme von 17,41 bzw.

41,12 Millionen Mark ergeben würden.

Abschließend kommt die Denkschrift in diesem Abschnitt zu dem Ergebnis, dass demnach die oben aufgeführten Auslagen nur bei einem Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnen gedeckt sind.

Da jedoch für die Erzielung eines entsprechend großen Verkehrs auf der Wasserstraße und vor allem unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserfracht gegenüber der Eisenbahnfracht die Sätze der Befahrungsgebühren zu hoch erschienen, hält die Denkschrift eine wesentliche Herabsetzung des zu verzinsenden oder tilgenden Anlagenkapitals durch verlorene Zuschüsse für notwendig.

Das siebente Kapitel der "Begründung" handelt vom Verkehr auf der Großschifffahrtsstraße. Zunächst ist in einer tabellarischen Übersicht dargestellt, dass sich der Güterverkehr auf der bestehenden Wasserstraße von Aschaffenburg bis Passau wie folgt gestaltet hat:

Gesamt-Güterverkehr	Bayerischer Main	LDM-Kanal	Bayerische Donau	Gesamt
1912	691.725 to	58.284 to	433.636 to	1.183.645 to
1913	836.555 to	57.802 to	322.252 to	1.216.609 to
1914	732.216 to	54.982 to	342.422 to	1.129.629 to
1915	499.269 to	32.879 to	259.583 to	791.731 to

Sodann wird auf Grund vorläufiger Untersuchungen für den Einflußbereich der angestrebten Großschifffahrtsstraße folgender auf den neuen Wasserweg übergehender Anfangsverkehr angenommen:

rund 2.300.000 Tonnen aus dem Verkehr Nordwestdeutschland - Bayern

rund 5000 Tonnen aus dem Verkehr Holland - Belgien - Bayern

rund 255.000 Tonnen aus dem Verkehr Nordwestdeutschland und Bayern - Österreich

rund 55.000 Tonnen aus dem Verkehr Nordwest- u. Mitteldeutschland/Bayern - Ungarn

rund 100.000 Tonnen aus dem Verkehr Deutschland - Serbien

rund 25.000 Tonnen aus dem Verkehr Deutschland - Bulgarien

rund 280.000 Tonnen aus dem Verkehr Deutschland - Rumänien

rund 200.000 Tonnen aus dem bayerischen Eisenbahn-Binnenverkehr

Der gesamte Anfangsverkehr wird demnach unter Einrechnung des bisherigen Main- und Donauverkehrs auf rund 5 Millionen Tonnen errechnet.

Dieser Verkehr muss nach der Denkschrift allerdings als außerordentlich gering erscheinen, wenn man den Rhein mit seinem gewaltigen Jahresverkehr von 66 Millionen Tonnen, die Elbe mit einem solchen von 20 Millionen Tonnen, endlich die Oder mit einem Verkehr von 11 Millionen Tonnen und die Donau ab Passau mit einem Verkehr von 11 Millionen Tonnen jährlich in Betracht zieht.

Es muss hier eben beachtet werden, dass es sich bei der Berechnung des Verkehrs auf der Rhein- Main-Donau-Großschifffahrtsstraße um einen Anfangsverkehr handelt, der erst im Laufe der Zeit, wenn sich der Kanalverkehr mehr eingebürgert hat, sich richtig entwickeln kann. Wenn wir das Austauschbedürfnis zwischen dem Westen und dem Osten in Betracht ziehen, so dürfen wir mit der Denkschrift wohl sagen, dass die billigere Beförderungsmöglichkeit, die durch die neue Wasserstraße, sowie durch Verbesserungen der Schiffbarkeit der österreichischen und ungarischen Donau erzielbar ist, eine größere Menge Güter zum Transport bringen wird, die bisher auf dem Eisenbahnweg nicht verfrachtet werden konnten.

Einen weiteren Anreiz für die Entwicklung des Verkehrs erhofft sich die Denkschrift ferner von der fortschreitenden Wirtschaftsentwicklung der von der Großschifffahrtsstraße berührten Gebiete, vor allem der unteren Donauländer, sowie von der als Folgen des Kriegs vermutlich auf mehrere Jahre hinaus bestehenden außerordentlichen Knappheit an Seeschiffsraum, wenn sich auch die "Begründung" auch darüber im klaren ist, dass der Verkehr von Seehäfen der Levante (= damalige Bezeichnung für Länder unter türkischer Verwaltung - *Anm.*) mit den Häfen des Westens auch künftighin der Hauptsache nach auf dem Seeweg stattfinden wird.

Für die Auffassung, dass der Verkehr auch auf der Großschifffahrtsstraße eine steigende Tendenz aufweisen werde, führt die Denkschrift schließlich noch eine vergleichende Übersicht an, aus der hervorgeht, dass sich der Verkehr auf dem Main von 0,9 Millionen Tonnen im Jahre 1893 auf 1,7 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und auf 4,1 Millionen Tonnen im Jahre 1913 gehoben hat.

Auch der Rheinverkehr ist nach der Denkschrift

von 14,1 Millionen Tonnen im Jahre 1893
auf 36,1 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und
auf 66,4 Millionen Tonnen im Jahre 1913 gewachsen, während die Elbe
6,5 Millionen Tonnen im Jahre 1893,
11,9 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und
19,5 Millionen Tonnen im Jahre 1913 vermittelte.

Schließlich ist auch noch ein Steigen des Oderverkehrs
von 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1893
auf 3,0 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und
auf 6,0 Millionen Tonnen im Jahre 1913 aufgeführt und daraus der Schluss
gezogen, dass innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren auf allen Flussgebieten
eine Verdoppelung der beförderten Gütermengen eingetreten ist, was nach der
Denkschrift zu der begründeten Hoffnung auch eines Steigens des Verkehrs auf der
neuen Großschiffahrtstraße berechtigt.

In diesem Zusammenhang verkennt nun die "Begründung" des Entwurfes allerdings
nicht, dass sich infolge des Übergangs beträchtlicher Mengen des gegenwärtig von der
Eisenbahn aufgenommenen Verkehrs auf den neuen Großschiffahrtsweg für den
bayerischen Staat nicht unerhebliche Ausfälle an Frachteinnahmen der Eisenbahn
ergeben.

Einen Ausgleich für diese ungünstige Wirkung der Rhein-Main-Donau-
Großschiffahrtstraße erblickt die Denkschrift zunächst in den Vorteilen für die
allgemeine Volkswirtschaft, die sich durch die Verbilligung der Beförderungskosten
ergeben. Außerdem schließt die Denkschrift aus der Erfahrung, die man bei anderen
Wasserstraßen gewonnen hat, darauf, dass die anfänglichen Schädigungen der
Eisenbahnen nicht nur durch den zu erwartenden natürlichen Verkehrszuwachs
allmählich ausgeglichen werden, sondern dass sogar die durch die
Großschiffahrtstraße bedingte Verkehrssteigerung der Eisenbahn einen nicht
unbedeutenden Nutzen bringen werde.

Den Schluss dieses Abschnitts bildet eine Abhandlung über die nach Inbetriebnahme
der Großschiffahrtstraße für die deutsche Volkswirtschaft bei einem bestimmten
Verkehr sich ergebende Ersparnis an Beförderungskosten. Unter Zugrundelegung der
damaligen Eisenbahntarife und der Schiffahrtskosten vor dem Kriege errechnet die
"Begründung" infolge der Benutzung des Wasserwegs statt des Bahnweges auf der
freien Strecke Aschaffenburg - Passau eine Gesamtfachtersparnis von rund 6
Millionen Mark bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen und von rund 18
Millionen Mark bei einem solchen von 10 Millionen Tonnen.

Ein achter Abschnitt zeigt uns dann noch kurz die militärische Bedeutung der
Wasserstraße, vor allem ihre Wichtigkeit für die Bedürfnisse der Kriegsindustrie und
der Volksernährung.

Zum Schlusse behandelt endlich der neunte Abschnitt die wichtigen, nach den
Held'schen Anregungen gelösten Fragen zur Aufbringung der Kosten, sowie der
Bearbeitung des Entwurfs.

Es heißt hier:

*"Die Bearbeitung eines genaueren Entwurfes für die Main-Donau-Wasserstraße wird
möglicherweise ergeben, dass der nach Abschnitt 5 d .E. Angenommene
Baukostenaufwand sich noch abmindert. Jedenfalls steht aber auch ohne die
Bearbeitung des Entwurfes fest, dass bei dem zurzeit gegebenen Verkehr und zur
Abminderung der Befahrungsgebühren beträchtliche Zuschüsse für die Verzinsung
und Tilgung der Kosten der Wasserstraße erforderlich sein werden.*

*Fest steht auch, dass der Staat Bayern allein diese Fehlbeträge nicht auf sich nehmen
kann. Von dem Gesichtspunkte aus, dass der wohl überwiegende Vorteil der
Großschiffahrtstraße nicht dem bayerischen Verkehr, sondern dem allgemeinen
Durchgangsverkehr zu gute kommt, ist es gerechtfertigt, dass sich die*

außerbayerischen Interessenten an den Kosten des Ausbaues der Wasser- straße beteiligen.

Mit Rücksicht auf die aus den Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges sich ergebende militärische und wirtschaftliche Bedeutung einer leistungsfähigen, ganz Mitteleuropa durchziehenden Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau darf auch mit einer finanziellen Beteiligung des Reiches an diesem Unternehmen gerechnet werden. Bei dem Interesse, welches das Reich, die außerbayerischen und bayerischen Kreise, Städte und Industrien und der bayerische Staat gemeinsam haben, ist der Ausbau im Wege eines gemischt- wirtschaftlichen Unternehmens nahegelegt. Der für diesen Zweck in Aussicht genommene Main-Donau-Stromverband hätte gemeinsam die Kosten für die Bearbeitung der Entwürfe und für den Bau aufzubringen, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu gewährleisten und durch einen besonderen Strombeirat bei der Aufstellung und der Ausführung der Entwürfe, bei der Verwaltung der Wasserstraße und besonders bei der Feststellung der Befahrungsgebühren mitzuwirken.

Zunächst steht die Bearbeitung der Entwürfe in Frage. Diese können nach dem Stande der bereits geleisteten Vorarbeiten in etwa drei Jahren baureif für die ganze Strecke von Aschaffenburg bis Passau fertig gestellt werden. In den Bau einzelner Abschnitte jedoch, wie jener der Donaustrecke und des Mains von Aschaffenburg aufwärts könnte schon früher eingetreten werden.

Es ist beabsichtigt, für die Bearbeitung der Entwürfe ein Kanalbauamt beim königl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten und diesem Ministerium zu unterstellende 14 Projektierungsabteilungen im äußeren Dienst zu errichten. Als Sitze dieser Abteilungen sind vorerst in Aussicht genommen: Aschaffenburg, Kreuzwertheim, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Nürnberg, Roth, Treuchtlingen, Neuburg an der Donau, Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Deggendorf und Passau. Im Durchschnitt trifft auf eine Projektierungsabteilung eine Strecke von 50 Kilometer.

Die Kosten für die Herstellung der baureifen Entwürfe werden mit rund 5 Millionen Mark angenommen. Hiervon würden nach dem Maße des Interesses 3 Millionen Mark durch das Reich, die beteiligten Kreise, Städte und industriellen Unternehmungen, der Rest durch den Staat Bayern in Form von verlorenen Zuschüssen zu übernehmen sein.

Auf das Jahr würde hiernach für die Entwurfsausarbeitung im ganzen ein Kostenaufwand von etwa 1,7 Millionen Mark treffen; der jährliche Anteil des bayerischen Staates hieran würde sich auf rund 670.000 Mark berechnen.

Von den für die Herstellung der baureifen Entwürfe notwendigen drei Jahren treffen eineinhalb Jahre auf die Fertigung des ausführlichen Vorentwurfes, der eine überschlägige Berechnung der Kosten des ganzen Unternehmens ermöglicht. Als erste Rate wird der auf den Staat Bayern treffende Betrag für die Herstellung des ausführlichen Vorentwurfes angefordert, das sind 1.005.000 Mark.

Die Entnahme dieser Summe aus den Mitteln der Zentralstaatskasse, mit ihrer Verausgabung, ferner die Anforderung weiterer Mittel für die Bearbeitung des Entwurfes wäre davon abhängig, dass die Mitbeteiligten dem bayerischen Staate vorher wenigstens dreifünftel der für die Herstellung des Entwurfes notwendige Gesamtsumme als verlorenen Zuschuss zur Verfügung stellen".

Dieser Entwurf der bayerischen Regierung erregte, nachdem er in den Landtag gelangt und damit der Öffentlichkeit übergeben war, zunächst allgemeines Erstaunen und dann regtest Interesse in ganz Deutschland. Vor allem aber wunderten sich nord- und südwestdeutsche Kreise, die sich ebenfalls mit zum Teil sogar konkurrierenden Kanalprojekten trugen, über die Schnelligkeit und Zielstrebigkeit mit der Bayern jetzt auf einmal den Entwurf herausgebracht hatte. Die Verwunderung, die jedoch mit einer ehrlichen Anerkennung gepaart war, fand ihren Niederschlag in der gesamten deutschen Presse. Interessant ist vor allem ein Artikel im "Süddeutschen

*Industrieblatt"*¹⁾, in dem an erster Stelle derer gedacht wird, die als geistige Urheber des bayerischen Projektes zu gelten haben. Es heißt in diesem Artikel:
"Vorbildlich für alle anderen Verbände mit ähnlichen Interessen hat der Bayerische Kanalverein gearbeitet, unterstützt durch König Ludwig III., der dem Ausbau der Wasserstraße stets das größte Interesse entgegenbrachte. Die Bayern haben es durch ihre Großzügigkeit verstanden, ihr Projekt in den Vordergrund zu bringen. Eine eigene Zeitschrift "Die Donau", später "Die freie Donau" war seither und ist auch fernerhin diesem Zwecke gewidmet. Ihr Herausgeber, der Abgeordnete Held, ist eine treibende Kraft für die ganze Entwicklung der bayerischen Schifffahrtsfragen. Nicht zum mindesten ist es ihm und seiner Zeitschrift zu verdanken, dass die Verwirklichung der Pläne des Bayerischen Kanalvereins greifbare Formen angenommen hat. Das bayerische Projekt wird das größte von ganz Deutschland sein. Von seinem Umfang kann man sich ungefähr eine Vorstellung machen, wenn man berücksichtigt, dass allein für Herstellung der baureifen Entwürfe eine Summe von 5 Millionen Mark errechnet worden ist".

Was war nun der eigentliche Grund für die Überraschung, die die Vorlage allenthalben verursachte? Seit langer Zeit war, wie wir oben gesehen haben, die Frage der Rhein-Main-Donau- Großschifffahrtsstraße als Zukunftsproblem der deutschen Volkswirtschaft Gegenstand lebhafter theoretischer Auseinandersetzungen gewesen. Noch zu Beginn des Jahres 1916 hatte es geschienen, als ob das Problem ein weiteres Menschenalter im Studium wissenschaftlicher Untersuchungen und literarischer Erörterungen stehen bleiben sollte. Viele hatten sich überdies so tief in die rein akademische Untersuchung der Frage verbissen und kamen rein theoretisch so wenig über die Schwierigkeiten des Problems hinweg, dass sie den praktischen Versuch einer Lösung noch ganz außerhalb des Bereichs der Möglichkeit wähten.

Und siehe da, plötzlich kam im richtigen und allein möglichen Augenblick, nämlich in der ersten Kriegszeit, als man damit rechnen konnte, dass die öffentliche Meinung die Notwendigkeit der Schaffung einer großen Wasserstraße als des gesicherten inneren, ganz Mitteleuropa verbindenden Verkehrswegs erkennen und würdigen würde, die bayerische Regierung auf Veranlassung weitblickender Männer mit ihrem Gesetzentwurf heraus.

Der gewählte Zeitpunkt der Vorlage, um deren Ausarbeitung sich neben dem Verkehrsminister Exzellenz von Seidlein auch der jetzige Ministerialdirektor Dr. Dasch, Staatsrat Dr. Riegel und der verstorbene Staatsrat Dr. Endres besonders verdient gemacht hatten, erwies sich dann auch als der denkbar günstigste. Die Vorlage, für die Abgeordneter Held als Hauptberichterstatter und der Abgeordnete Häberlein aufgestellt worden war, wurde vom Finanzausschuss des bayerischen Landtags in drei Sitzungen am 16., 17. und 20. Februar 1917 vorberaten und einstimmig genehmigt.

Staatsminister von Seidlein leitete die Verhandlungen des Finanzausschusses ein mit einer Reihe wertvoller mündlicher Ergänzungen zu der Vorlage und den Motiven. Die beiden Berichterstatter unterwarfen die Vorlage nach allen Seiten einer eingehenden Prüfung und traten entschieden für die Annahme derselben durch den Finanzausschuss ein.

In der lebhaften Diskussion der Ausschussmitglieder konnte eine volle Übereinstimmung in allen wesentlichen Punkten erzielt werden.

Meinungsverschiedenheiten ergaben sich nur in zwei jedoch mehr nebensächlichen Punkten. Zunächst wurde hinsichtlich der Frage der Linienführung wieder- holt geltend gemacht, dass auch das von dem verstorbenen Ministerialrat Schneider herrührende Projekt, das auch von der Handelskammer Regensburg und der Stadt Amberg vorgeschlagen wurde, nämlich eine Linienführung über Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regensburg geprüft werden sollte. Als Gründe für die Wahl dieser Linie wurden vor allem angeführt, dass die Linie Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regensburg um 90 Kilometer kürzer sei als die Linie Nürnberg- Stepperg-Regensburg und dass sie insbesondere verkehrsstärkere Gebiete, nämlich das der Oberpfälzischen

Eisen und Braunkohlen, sowie das der Holzindustrie des Bayerischen Waldes erschließen würde.

Weiter wurde im Finanzausschuss vorgebracht, dass auch die Städte Augsburg und München in die Projektierung der Großschifffahrtsstraße einzubeziehen wären und dass man auch die Fortsetzung der Schifffahrt von Regensburg bis Ulm ins Auge fassen müsse.

Da die Staatsregierung versprach, beide Anregungen nach Möglichkeit zu beachten, wenn sie auch betonte, dass die Kosten für die Durchführung dieser Sonderwünsche, weil eigentlich außerhalb des Rahmens eines Projekts der Großschifffahrtsstraße liegend, von den beteiligten Interessenten zum größten Teil selbst aufgebracht werden müssten, endeten die Beratungen des Finanzausschusses zur allgemeinen Zufriedenheit der Ausschussmitglieder.

Am 22. Februar 1917 kam dann die Vorlage vor die Plenarversammlung des bayerischen Landtages. Als erster Gegenstand der Sitzung stand auf der Tagesordnung:

"Mündlicher Bericht des Ausschusses für Gegenstände der Finanzen und Staatsschuld zum Entwurf eines Gesetzes betreff die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau".

Der Landtagspräsident von Fuchs eröffnete die Diskussion über den Gesetzentwurf und erteilte dem Abgeordneten Held das Wort als Berichterstatter.

Dr. Held gab als Berichterstatter des Finanzausschusses zunächst einen kurzen Überblick über den Vortrag des Verkehrsministers im Ausschuss, über das Referat des Ausschussberichterstatters, sowie über die Verhandlungen des Finanzausschusses. Zum Schluss erklärte er:

"Ich habe im Auftrag des Finanzausschusses dem Hohen Hause vorzuschlagen, der Vorlage die Genehmigung zu erteilen, die sämtlichen Anträge, die dazu vorliegen - (folgt Anführung der Anträge) - anzunehmen und die Petition für erledigt zu erklären".

Hierauf nahm der Abgeordnete Held als Vertreter der Zentrumsparterie das Wort. Er betonte, dass die bayerische Abgeordnetenversammlung mit der Vorlage über das Projekt eines Großschifffahrtsweges von Aschaffenburg bis Passau vor einer Entscheidung von weitgehender Bedeutung gestellt sei und wies darauf hin, dass die Riesensummen, die ausgegeben werden sollen, eine ernste eingehende Prüfung des ganzen Werks erfordern.

In diesem Sinne untersuchte dann der Redner eingehend, ob das Projekt wirklich gute wirtschaftliche Aussichten biete und beleuchtet dabei sämtliche einschlägigen Fragen. Auch auf die wertvollen Vorarbeiten des Kanalvereins und auf die für die schnelle Inangriffnahme des Großschifffahrtsproblems ausschlaggebenden Versammlungen vom 13. Februar 1916 zu Nürnberg (Bayerischer Interessententag), vom 6. Juni 1916 in München (Tagung des deutsch-österreichischen Wirtschaftsverbandes) und vom 4. September 1916 zu Budapest (Budapester Donaukonferenz) ging Abgeordneter Held näher ein. Er bejahte die wirtschaftliche Vertretbarkeit eines Ausbaues der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße, in dem er die Möglichkeit einer ausreichenden Verkehrssteigerung und einer dadurch zu erzielenden einigermaßen ins Gewicht fallenden Frachtgebühren-Ermäßigung nachwies. Wertvoll war hier vor allem der scharf herausgearbeitete Gesichtspunkt, in der Verbindung des Rheins mit der Donau liege ein geradezu idealer Ausgleich für den Güteraustausch zwischen Produzenten und Konsumenten, da durch Vermittlung der zu schaffenden Großschifffahrtsstraße einerseits das hochentwickelte Rheinland und Westfalen mit ihrer mächtig emporgewachsenen Industrie und ihrer Massenerzeugung, andererseits die wirtschaftlich noch wenig entwickelten aber sehr entwicklungsfähigen Balkanländer eine große Menge ihrer Überschussprodukte billig auf den Markt werfen könnten.

Im Rahmen seiner Ausführungen über die Fragen der Wirtschaftlichkeit der Großschifffahrtsstraße kam der Redner auch auf die Linienführung eingehend zu

sprechen und würdigte dabei sämtliche vorgeschlagenen Linien, um schließlich festzustellen, dass auch hier die Entscheidung darüber, welche Linie tatsächlich ausgebaut werden soll, ausschließlich nach allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen müsse.

Nach einem interessanten Referat über die Baukosten, die Ausgaben und die Einnahmen, stellte er fest, dass die Gebühren, so wie sie die Staatsregierung vorsah, zu hoch bemessen seien, namentlich auf der Strecke Aschaffenburg-Saal. Abgeordneter Held gab hier aber gleichzeitig der Auffassung Ausdruck, dass der durch die Herabsetzung der Gebühren herbeigeführte Einnahmeverlust dadurch ausgeglichen werden müsse, dass vom Reich ein größerer Zuschuss zur Bausumme als "verlorener Zuschuss" gewährt werden müsste. Unter der Voraussetzung, dass das Reich 200 bis 250 Millionen Mark verlorenen Zuschuss gibt, hielt Dr. Held schon bei 6 bis 7 Millionen Tonnen Jahresverkehr und einer bedeutend niedrigeren Gebühr als in der Denkschrift der Staatsregierung vorgesehen war, eine volle Verzinsung und Amortisation des Großschiffahrtsweges für erreicht.

Hierauf zerstreute Dr. Held die Bedenken, die vor allem vielleicht die Landwirtschaft wegen eines Konkurrenzkampfes des Balkangetreides mit dem deutschen Getreide auf dem deutschen Markt haben könne, ging kurz auf die strategisch-militärische Bedeutung der Wasserstraße ein und kam am Schlusse seiner Darlegung noch auf das zu bildende gemischt-wirtschaftliche Unternehmen, auf den Main-Donau-Stromverband näher zu sprechen. Mit der Regierungsdenkschrift, die ja im Wesentlichsten auf seinen Plänen fußte, forderte der Redner die Aufbringung der Projektierungskosten von 5 Millionen Mark, sowie der Kosten des endgültigen Ausbaues, die der Abgeordnete Dr. Held mit 650 Millionen Mark angab, durch das Reich, durch Bayern, aber auch durch die interessierten Rhein-, Main- und Donaustädte, durch Industrien und Handelsunternehmungen, überhaupt durch alle diejenigen, die starke materielle Vorteile am Großbetrieb der neuen Wasserstraße hätten. Die Finanzierung dachte sich der Referent so, dass der Stromverband nach Abgleich der gesamten Summe durch verlorene Zuschüsse eine Anleihe aufnimmt, für die er insgesamt oder nach Teilen die Zinsgarantie zu übernehmen hätte.

Schließlich verlangte der Redner noch die Revision der Donauakte und ihre Angleichung an die Rheinakte, sowie die Bildung einer anderen Donaukommission, die sich ausschließlich aus den wirklichen Interessenten in den anliegenden Staaten zusammensetzen habe. Erst von der befriedigenden Lösung dieser wichtigen Rechtsfrage versprach sich Abgeordneter Held ein Blühen und Gedeihen der Großschiffahrtsstraße. Die mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Darlegungen schlossen mit den Worten:

"... Das hohe Haus aber bitte ich dringend, die Vorlage im Interesse des ganzen Deutschen Reiches anzunehmen. Es gilt den ersten Schritt zu einem der größten volkswirtschaftlichen Werke des gesamten Deutschlands, aber auch vor allem Bayerns. Es handelt sich um einen Eckpfeiler für den Ausbau unserer Zukunftswirtschaft, um eine eminente politische und volkswirtschaftliche Frage, um ein Denkmal des Friedens und der Arbeitskraft des Deutschen Reiches, die unerschütterlich ist auch im Kriege. Gerade das soll im Augenblicke bewiesen werden, dass die deutsche Initiative, die deutsche Tatkraft von keinem Feinde sich lahmlegen lässt, indem wir mitten im Kriege das größte volkswirtschaftliche Werk seit hundert Jahren beginnen. Wir wollen hoffen, dass es gut durchgeführt werde zum Segen des ganzen Deutschlands, insbesondere des bayerischen Vaterlandes".

Dieselbe lebhaftige Zustimmung zu dem Projekt, wie sie Abgeordneter Held geäußert hatte, brachten auch die Redner der anderen Parteien, nämlich die Abgeordneten Häberlein (lib. Vergg.), Osel (Zentrum), Hartmann (lib. V. Hospitant), Säckler (SPD), Wörle (Zentrum) Dr. Günther (Lib. V.) und Renner (SPD) zum Ausdruck.

Nur vereinzelt brachten manche Abgeordnete Sonderwünsche dar, die sich meist auf gebiete der Anschlüsse an die Großschiffahrtsstraße oder auf dem der Ausnützung der Straße zur Gewinnung elektrischer Kraft bewegten. Im allgemeinen aber würdigten die Redner den Entwurf sachgemäß und großzügig in voller Einigkeit in allen hauptsächlichsten Gesichtspunkten, wie auch der Verkehrsminister von Seidlein anerkannte, der während der Stellungnahme der einzelnen Parteivertreter zweimal das Wort nahm. Exz. von Seidlein konnte es sich nicht versagen, den Rednern hierfür, wie für die günstige Aufnahme überhaupt, die der Vorschlag der Staatsregierung in der Kammer gefunden hatte, zu danken und der Verdienste des Kanalvereins, seines hohen Protectors Königs Ludwig III., sowie der hervorragenden Vorbereitungsstätigkeit des Geheimrats Dr. von Schuh, der Ingenieure und Ministerialräte von Hensel und Faber mit warmen Worten zu gedenken. Seine ausgezeichneten Ausführungen, in denen er noch das Interesse des ganzen Reiches an der Großschiffahrtsstraße, sowie ihre Bedeutung für Österreich und Ungarn ins rechte Licht gerückt hatte, schloss er mit dem Wunsche, dass es dem Zusammenwirken aller gelingen möge, das Denkmal deutscher Schaffenskraft zum Segen der Zukunft des Reichs und Bayern und zum Heile Mitteleuropas in absehbarer Zeit zu vollenden.

In namentlicher Abstimmung wurde der Gesetzentwurf einstimmig mit 111 Stimmen angenommen.

Entsprechend dem Antrag des Finanzausschusses nahm der Landtag ferner noch den Antrag der Abgeordneten Wörle und Dr. Hammerschmidt:

"Es sei die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, bei der Ausarbeitung des Entwurfs für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau auch die Städte München und Augsburg einzubeziehen" an und erteilte noch folgenden Anträgen die Zustimmung:

a) dem Antrag des Abgeordneten Bauer aus Amberg:

"Die Königl. Staatsregierung sei zu ersuchen, zum Zwecke der Ausführung der Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau auch die Linienführung über Amberg bis Regensburg ins Auge zu fassen und die Projektierungsarbeiten auch auf diese wirtschaftlich wichtigere und zudem kürzere Durchgangslinie zu erstrecken".

b) Dem Antrag der Abgeordneten Giehrl, Nuffer und Genossen:

"Es sei die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, auch die Ausarbeitung eines Entwurfs für eine Großschiffahrtsstraße von Stepperg nach Neu-Ulm in die Projektierungsarbeiten einzubeziehen".

c) Dem Antrage des Abgeordneten Ankenbrand:

"Es sei die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, bei Ausarbeitung des Entwurfes einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau auch die Projektierung von Umschlagsanlagen an allen Orten mit größerem Hinterland, insbesondere an den Krümmungspunkten des Mains einzubeziehen und im Benehmen mit den Interessenten tunlichst früh einzutreten".

Der Landtag erklärte schließlich noch die Petitionen:

1. der Handelskammer München als Vorort des Bayerischen Handelskammertag um Ausführung der Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau und damit von der Nordsee zum Schwarzen Meer,
2. des Verbandes katholischer kaufmännischer Vereinigungen Deutschlands (E.V.), Gau Bayern, Sitz München um Schaffung einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße,
3. Des Bayerischen Industriellenverbandes München (E.V.), um Genehmigung des Gesetzentwurfes zur Herstellung einer Großschiffahrtsstraße,
4. Der Stadtmagistrate, Gemeindegkollegien und Handelskammer München und Augsburg um Einbeziehung von Südbayern und damit der Städte München und Augsburg in das Projekt des Großschiffahrtswegs durch Bayern,
5. der Handelskammer Regensburg um Anlage eines Großschiffahrtswegs von Nürnberg über Amberg nach Regensburg - mit Nachtrag,
6. des Stadtmagistrats Amberg betreffend die Anchlussklärung an vorstehende Petition, nach dem Antrag des Ausschusses durch die Beschlüsse zum Gesetzentwurf

und zu den Anträgen für erledigt und vertagte hierauf die denkwürdige, für Bayerns Großschifffahrtsstraße so bedeutungsvolle Sitzung.

Nunmehr hatte sich nach den Vorschriften der Verfassung die Reichsratskammer mit der Vorlage über die Erstellung eines baureifen Projekts der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtswasserstraße zu beschäftigen. In eingehender Beratung behandelte zunächst ein Ausschuss die Regierungsvorlage und beschloss gemäß einem Antrag des Referenten, Reichsrat Dr. von Schanz, einhellig, dem Plenum die Annahme der Vorlage zu empfehlen. Am 26. März 1917 befaßte sich dann das Plenum der Kammer der Reichsräte mit der Vorlage, die der Referent warm der Zustimmung des Reichsrates empfahl. Auch hier wurde der Vorlage von allen Seiten wärmste Sympathie entgegengebracht; lediglich Reichsrat Freiherr von Würzburg machte Bedenken über den für die Vorlage gewählten Zeitpunkt geltend. Ihm trat Verkehrsminister Exz. von Seidlein entgegen und entkräftete die vorgebrachten Bedenken. Das genannte Reichsratsmitglied beharrte trotzdem bei seiner Auffassung, sodass schließlich die Vorlage mit allen Stimmen gegen die eines des Freiherrn von Würzburg angenommen wurde.

Damit war nun, nachdem an der Sanktionierung der von beiden Kammern gefassten Beschlüsse durch den König nicht zu zweifeln war, der erste große Schritt zur Vollendung des gewaltigen Projekts getan.

7. Das bayerische Projekt vor dem preußischen Landtag und dem Deutschen Reichstag.

Inzwischen hatten sich auch das preußische Abgeordnetenhaus und der Deutsche Reichstag mit den bayerischen Großschifffahrtsplänen befasst.

Bei der Behandlung des Verkehrsetats im preußischen Abgeordnetenhaus hat der freisinnige Abgeordnete Lippmann ausdrücklich auf die Vorlage der bayerischen Staatsregierung aufmerksam gemacht. Auch ein konservativer Redner hatte die weitschauende und energische Wasserstraßenpolitik König Ludwigs III. von Bayern gerühmt und der preußische Minister für öffentliche Arbeiten hatte dem bayerischen Plan einer Rhein-Main-Donau-Verbindung seine wärmste Sympathie ausgesprochen.

Im Reichstag war ebenfalls bei der allgemeinen Etatsdebatte das bayerische Projekt zur Sprache gekommen. Vom Führer des Zentrums, Exzellenz von Spahn und auch vom Abgeordneten Dr. Müller aus Meinigen wurde es energisch der Unterstützung durch die Reichsregierung empfohlen. Vor allem aber war es hier der Abgeordnete Dr. Mayer aus Kaufbeuren, der mit besonderem Nachdruck für die Kostenbeteiligung des Reichs an der Kostenaufbringung für die Projektierungsarbeiten eintrat.

In einer längeren Rede stellte er, ebenso wie der Vorredner seiner Fraktion, fest, dass der Etat keine Position betreffend einem Reichszuschuss zu den Kosten der Projektierung des Rhein-Main-Donau-Kanals enthalte und gab der Hoffnung Ausdruck, dass diese Position in Willfährigkeit des bayerischen Antrags in einem Nachtragsetat ehestens Aufnahme finde. Er erklärte, dass nicht nur der bayerische Staat, die bayerischen Städte und die bayerische Industrie ihre Bereitwilligkeit kundgegeben hätten, dem "Stromverband" zur Aufbringung der Projektierungskosten beizutreten, sondern dass auch die Stadt Frankfurt a.M., die rheinischen Städte und die rheinisch-westfälische Industrie ihre anteilmäßige Beteiligung zugesagt hätten. *"Wir glauben, es ist Ehrensache"* führte der Redner aus, *"dass das Reich hier nicht hinter diesen Kreisen zurücksteht, wo es sich doch um eine solche eminente Frage der wirtschaftlichen Zukunft Deutschlands handelt. Ob der Kanal schließlich gebaut wird oder nicht, diese Frage können wir heute noch nicht beantworten, aber es gilt heute - und das wissen wir - keine Zeit mehr zu verlieren und für alle Fälle einmal mit der Projektierung dieser wichtigen Kanalverbindung zu beginnen. Und es ist auch nicht an dem, dass wir durch dieses Projekt etwa andere Projekte irgendwie präjudizieren wollen. Wir sind vielmehr bereit, gegebenenfalls auch für Reichszuschüsse für die*

Projektierung der Kraftausnutzung und Kanalisierung des Oberrheins oder des Oder-Elbe-Donau-Kanals oder anderer Teile unseres zukünftigen Binnenschiffahrtssystems einzutreten. Aber wir erwarten von der Reichsregierung - und ich spreche hier namens meiner gesamten Fraktion und nicht nur etwa für meine Person oder für meine bayerischen Freunde -, dass sie in möglichster Bälde das nachholt, was jetzt schon in dem Etat einzusetzen ihr offenbar nicht mehr möglich war".

Im Laufe der Beratungen des Reichshaushaltsausschusses wurde ferner am 6. März 1917 ein Antrag des Zentrums und der Sozialdemokraten behandelt, der die Bewilligung einer ersten Rate von 700.000 Mark als Beitrag zu den Kosten der Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau forderte. Nach dem Antrag sollte das Reich insgesamt in drei Raten zu dieser von Bayern beschlossenen Projektierung 2 Millionen Mark beisteuern. Die Sozialdemokraten, das Zentrum, die fortschrittliche, die national-liberale und die konservative Partei sprachen dem Projekt ihre Sympathie aus; letztere hatte aber einige Bedenken mit Rücksicht auf die Konsequenzen hinsichtlich der Baukosten.

Der Antrag selbst aber wurde mit großer Mehrheit angenommen.

8. Die eigentliche Vorgeschichte der Gründung des Stromverbandes.

Während all das geschah, war Abgeordneter Held auch diesmal nicht untätig geblieben. Am 1. März 1917 nachmittags 3½ Uhr (= 14.30 Uhr) hielt nämlich der mittelrheinische Fabrikantenverein in dem kleinen Saal des Hotels "Holländer Hof" zu Mainz eine Versammlung ab und beschäftigte sich hierin mit den neuen Bestrebungen zum Ausbau der Großschiffahrtsstraße und dem bayerischen Projekt. Die Versammlung war von Großindustriellen aus nah und fern, von Vertretern der Städte und Handelskammern und der Rheinschiffahrtsgesellschaften sehr stark besucht. Unter anderem wohnten ihr auch die hessischen Staatsminister von Ewald und Dr. Becker, der Gouverneur der Festung Mainz, Generalleutnant von Bücking, der Regierungspräsident von Wiesbaden Dr. von Meister, sowie die Oberbürgermeister von Frankfurt, Mainz und Darmstadt bei. Professor Dr. Beck eröffnete die Versammlung und erteilte dem auf Einladung erschienenen Abgeordneten Dr. Held das Wort. Dieser sprach in zweistündiger Ausführung über die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Allgemeinen und über den wirtschaftlichen, politischen und militärischen Wert einer Großschiffahrtsverbindung zwischen der Donau und dem Rhein über den Main im Besonderen.

Eingehend erläuterte er die von der bayerischen Abgeordnetenversammlung bereits angenommene Gesetzesvorlage über das große Kanalprojekt und streifte dann am Schlusse seiner instruktiven und mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Darlegungen noch kurz die Frage der Kostenaufbringung durch das gemischtwirtschaftliche Stromverbandsunternehmen. Nach einer lebhaften Diskussion, in der alle Redner ihr starkes Interesse an dem Zustandekommen des großen Werkes und ihre Bereitwilligkeit zur materiellen Beihilfe zum Ausdruck brachten, wurde eine vom Syndikus Meßmann beantragte Resolution einstimmig angenommen. Der Schluss dieser Resolution lautete:

"Die Versammlung begrüßt es aufs lebhafteste, dass die bayerische Regierung durch Einbringung der inzwischen von der Kammer der Abgeordneten angenommenen Vorlage betreffend die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfs für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau der Ausführung dieser Schiffahrtsstraße feste Ziele gegeben hat und spricht den Wunsch aus, dass sowohl die Reichsregierung im allgemeinen deutschen Interesse, wie auch die preußische und hessische Regierung, deren Staatsgebiete an dem Ausbau wesentlich mitbeteiligt sind, diesem Vorgehen vorbehaltlich der Prüfung der zweckmäßigsten Linienführung eine tatkräftige Unterstützung angedeihen lassen möchten".

Abgeordneter Dr. Held war auch weiterhin rastlos bemüht die Belange der bayerischen Großschifffahrtsstraße energisch zu vertreten und dem Projekt stets neue Freunde zu gewinnen. Dies war umso nötiger, als sich mittlerweile, durch das bayerische Vorgehen aufgerüttelt, allmählich auch andere Länder auf ihre Kanalprojekte besannen und deren gleichzeitigen, ja sogar früh- zeitigeren Ausbau forderten. Besonders war es hier Württemberg, das für den Ausbau einer Rhein-Donau-Großschifffahrtsstraße über den Neckar Freunde zu werben versuchte und da durch Anforderung von Beitragskosten zur Ausarbeitung von Entwürfen beim Reichstag dem bayerischen Projekte Konkurrenz machte. Daher galt es, den bayerischen Plan einer Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße mit besonderer Beschleunigung vorwärts zu bringen und so seine endgültige Durchführung vor ernsthafter Inangriffnahme anderer Projekte sicher zu stellen.

Diesem Zwecke diene zunächst ein Vortrag des Geheimrats Dr. Held am 30. März auf Einladung der Münchner Gesellschaft "Kaufmannskasino", der im Festsaal des Hotels "Vier Jahreszeiten" stattfand und sich eines außerordentlich starken Besuches erfreute. Welche große Bedeutung diesem Vortrag des Geheimrats Held beizumessen ist, beweist am besten die Tatsache, dass König Ludwig III. von Bayern den Vortrag besuchte. Erschienen waren außerdem noch Kultusminister Dr. von Knilling, Verkehrsminister von Seidlein, der Präsident der Reichsratskammer Fürst Fugger-Glött, der frühere Nürnberger Oberbürgermeister Dr. von Schuh, die Spitzen der Münchner und bayerischen Kaufmannschaft und Industrie, sowie zahlreiche Abordnungen der bayerischen Handelskammern, welche anlässlich der am nächsten Tage abgehaltenen Handelskammertagung in München anwesend waren.

Nach einer Begrüßung der Gäste durch den Vorsitzenden des Vereins, Kommerzienrat Josef Böhm, den Direktor der bayerischen Vereinsbank, nahm der Redner des Abends, Abgeordneter Dr. Held, das Wort und entwickelte in längerer Rede den ganzen Komplex der deutschen Wasser- straßenfragen, um am Schlusse seiner Ausführungen die Überlegenheit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße gegenüber den Konkurrenzlinien Rhein-Neckar-Donau, Weser-Werra-Main-Donau, Oder-March-Donau überzeugend darzutun.

Die Verdienste, die der Abgeordnete Dr. Held sich von Anfang an um das Unternehmen erworben hatte, sollten nicht unbelohnt bleiben. Anlässlich dieser Versammlung überreichte ihm König Ludwig III. von Bayern den Titel eines Geheimen Hofrats und damit wurde der Dank der Krone für seine wertvollen Bemühungen um das Zustandekommen des Projekts zum Ausdruck gebracht.

Dem gleichen Zwecke diene neben diesem wieder von reichem Beifall belohnten Vortrag ein sehr ausführlicher Artikel vom 15. März 1917, der in der *"Freien Donau"* erschien und der das Thema: *"Die Donau-Main-Rhein-Großschifffahrtsstraße - Rückgrat und Basis des deutsch-österreichisch- ungarischen Binnenwasserstraßensystems"* behandelte. Geheimrat Held bemerkte hier eingangs,

dass die breite Öffentlichkeit einer großschifffahrtsmäßigen Verbindung der mitteleuropäischen Flussysteme mit der Donau, die eine Verkehrsstraße von internationaler Bedeutung darstelle, ihr immer größer werdendes Interesse zuwende und legte dann eingehender noch, als er dies im vorhin behandelten Vortrag getan hatte, dar, dass es sich um jedes der folgenden Projekte, nämlich um die Linien:

1. Bodensee - Ulm -Donau,
2. Rhein - Neckar -Donau,
3. Rhein - Main - Donau
4. Weser - Werra - Main - Donau,
5. Elbe - Moldau - Donau,
6. Elbe - Oder - March -Donau,
7. Weichsel, March - Donau,

eine Reihe von Interessenten gruppieren, die natürlich jeweils nur immer ihr Projekt für das Beste und Vordringlichste halten.

Nach einer ausführlichen Besprechung aller dieser Projekte kam der Artikel zu dem Ergebnis, dass die Rhein-Main-Donau-Verbindung allein diejenige sei, die allen übrigen Kanalverbindungen gegenüber den großen Vorzug hat, dass sie einen glatten Verkehr mit den 1200 Tonnen- bis 1500-Tonnenschiffen ermöglicht und dass die Wasserbeschaffung für sie in ausreichendem Maße durch den Lechzubringer gesichert ist.

Über den Schiffsbetrieb machte Dr. Held die Angabe, dass dieser auf dem Donau-Main-Kanal sicherer und leichter durchführbar sei als anderswo, da er durchwegs nur mittels Schleppzug- schleusen bewerkstelligt wird.

Interessante Feststellungen finden wir in dem Artikel über die jährliche Leistungsfähigkeit der verschiedenen Projekte. Während z.B. der Neckar-Donau-Kanal und der Elbe-Donau-Kanal im Höchsthalle auf die Abmessungen für das 600-Tonnen-Schiff zu erstellen sind und einen Jahresverkehr von 3, höchstens 4 Millionen Tonnen bewältigen können, stellt der Artikel über den Main-Donau-Kanal eine jährliche Leistungsfähigkeit von 12 Millionen Tonnen fest.

Geheimrat Held sagte in seinem Aufsatz daher mit Recht, dass die größte Leistungsfähigkeit nach der Schiffsgröße und der Jahrestonnage, die leichteste und reichste Wasserversorgung und den glattesten und sichersten Betrieb des Rhein-Main-Donau-Kanals garantiere und dass ihm also mit Recht unter all den vorhandenen Projekten der Vorrang gebühre.

Inzwischen war auch schon die Staatsregierung an den Beginn der Arbeiten für die Projekterstellung herangegangen. Am 29. April 1917 erschien im *"Bayerischen Staatsanzeiger"* eine Königl. Verordnung über die Formation der Ministerien, derzufolge mit Rücksicht auf die bevorstehenden Projektierungsarbeiten der gesamte staatliche Straßen-, Brücken- und Wasserbau vom Staatsministerium des Innern auf das königl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten übertragen wurde. Gleichzeitig wurden 14 Kanalbauinspektionen ins Leben gerufen und zwar je eine in Aschaffenburg, Kreuzwertheim, Würzburg, Kitzingen, Bamberg, Nürnberg, Roth, Treuchtlingen, Neuburg a.D., Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Deggendorf und Passau.

Diese Inspektionen wurden dem gleichzeitig neu geschaffenen zentralen Amt im Verkehrsministerium, dem "Kanalbauamt für das Königreich Bayern" unterstellt.

Schon vorher, nämlich am 16. April 1917, hatte in Nürnberg eine Sitzung des anlässlich einer Besprechung der Vertreter der vor allem an der Wasserstraße interessierten unmittelbaren Städte gebildeten Arbeitsausschusses dieser Städte stattgefunden. Von den Mitgliedern des Arbeitsausschusses waren erschienen: Dr. Geßler, Geheimrat Held und Geheimrat Dr. von Graßmann für das Königl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Oberbürgermeister Bleyer aus Regensburg, 1. rechtskundiger Bürgermeister Dr. Klippel - Erlangen, Rechtsanwalt Albrecht aus Deggendorf und Rechtsrat Dr. Steinhauser aus München. Für den bayerischen Handelskammertag waren erschienen: Kommerzienrat Zahn und Syndikus Dr. Clarus.

Auf dieser Sitzung wurde zunächst der von Dr. von Graßmann im Benehmen mit Dr. Geßler ausgearbeitete Entwurf eines Konsortialvertrages und sodann der Entwurf eines zwischen dem zu gründenden Konsortium und dem bayerischen Staat abzuschließenden Arbeitsvertrags über Herstellung des Detailprojekts für die Großschiffahrtsstraße eingehend durchberaten. Geheimrat Dr. von Graßmann erläuterte die beiden Entwürfe und ging dabei vor allem auf die Struktur des zu gründenden Konsortiums ein. Er besprach ausführlich die in Aussicht genommenen Konsorten, als welche der bayerische Staat, das Deutsche Reich, das Großherzogtum Baden, bzw. andere deutsche Bundesstaaten und die Vereinigung der Interessenten von den Entwürfen genannt wurden.

Er wies namentlich darauf hin, dass als Interessenten drei Gruppen in Frage kämen, nämlich:

1. die Vereinigung der bayerischen Städte,
2. die im bayerischen Handelstag vereinigten Handelskammern, bzw. Von Gruppen aus Industrie und Handel,
3. die außerbayerischen Interessenten.

Über die Organe der Gesellschaft teilte der Referent mit, dass in Aussicht genommen sei:

1. ein geschäftsführender Ausschuss (Strombeirat)
2. eine Gesellschafterversammlung.

Nach dem Referate von Dr. von Graßmann verhandelte der Ausschuss vor allem über die Frage, ob die drei Interessentengruppen selbstständig für sich in das Konsortium eintreten, oder ob sie sich zu einem Unterkonsortium zusammenschließen sollten, das dann Vertreter der drei Gruppen in das Hauptkonsortium abzuordnen hätte. Es wurde schließlich nach lebhafter Debatte schließlich eine Einigung auf folgender Grundlage erzielt:

die Städte, der Handel und die Industrie, in letztem auch Gesellschaften wie der Bayerische Lloyd, Rhenania, Kanalverein inbegriffen, bilden unter sich ein Konsortium (Unterkonsortium), das in die Gesellschaft 1 Million Mark zunächst fest einbringt und das eine Abordnung von 10 Mitgliedern in den geschäftsführenden Ausschuss des Hauptkonsortium entsendet.

Für den neuen von Dr. Geßler zu entwerfenden Konsortialvertrag wurde vom Arbeitsausschuss vorgeschlagen, dass er Bestimmungen enthalten solle:

1. über die Ausscheidung der Anteile der einzelnen Mitglieder (bayerische Städte, preußische und hessische Städte, bayerischer Handel und Industrie, sonstige Interessenten an der einzubringen - den 1 Million Mark) - als Verteilungsschlüssel für die bayerischen Städte sollte der Durchschnitt des Staatssteuerlasses aus den Jahren 1913, 1914, 1915 dienen.
2. über die Verwendung der 1 Million Mark übersteigenden Zeichnungen,
3. über die Wahl der Vertreter der Interessenten und Zuteilung der Stimmenzahl auf die drei Untergruppen des Konsortiums.

Aber auch der Reichstag hatte jetzt einen wichtigen Beschluss gefaßt. In einem Nachtrag zum Etat des Reichsamtes des Innern hatte einem oben erwähnten Beschluss gemäß die Reichsregierung 1,2 Millionen Mark zur Reichsbeteiligung an den Kanälen gefordert, darunter 700.000 Mark als erste Rate für das Projekt der Rhein-Main-Donau-Verbindung, 100.000 Mark für den Plan eines Donau-Neckar- und 400.000 Mark für den Plan eines Elbe-Oder-Donau-Kanals; der Reichstag hatte diese Forderung am 17. Mai 1917 ohne Debatte genehmigt.

Inzwischen hatte auch das bayerische Verkehrsministerium den Entwurf eines Gesellschaftsvertrages, sowie eines in Paragraph 3 desselben erwähnten Arbeitsvertrages ausgearbeitet und dabei die verschiedenen Änderungen und Wünsche berücksichtigt, die in der Nürnberger Sitzung vom 16. April 1917 und in einer ebenfalls in Nürnberg am 20. Mai 1917 zwischen dem Frankfurter Oberbürgermeister Dr. Voigt, dem Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Geßler, dem Regensburger 1. Bürgermeister Bleyer und dem Abgeordneten Geheimrat Dr. Held stattgefundenen Aussprache, angeregt worden waren. Was die letzte Aussprache betrifft, so hatte sich dieselbe vor allem mit der inneren Organisation der in den Stromverband als Gesellschafter eintretenden Vereinigung der privaten Interessenten befasst. Diese Entwürfe wurden den Oberbürgermeistern Dr. Geßler, Dr. Voigt und Bleyer sowie Geheimrat Held zur Verfügung gestellt mit dem Bemerkung, dass die Staatsregierung endgültig zu den Entwürfen erst Stellung nehmen könne, wenn sich die Reichsregierung und die badische Regierung geäußert hätten.

Der Plan einer Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße machte also günstige Fortschritte. Mittlerweile unternahm der unermüdliche Förderer des ganzen Projekts, Geheimrat Held, erneut eine Propagandareise, die ihn diesmal vor allem in das rheinisch-westfälische Industriegebiet führte, wo er eine Reihe von Vorträgen hielt.

Wir erwähnen hier nur das Referat Dr. Helds am 1. Juni im Krupp-Saal der Stadthalle Essen über das Thema der "Rhein-Main-Donau-Verbindung", sowie seinen Vortrag am 2. Juni in der Tonhalle zu Düsseldorf, den er in einer von den Oberbürgermeistern von Düsseldorf und Köln, Dr. Oehler und Dr. Wallraff einberufenen Versammlung von Vertretern niederrheinischer Städte, Handelskammern und Industrie hielt.

Im Anschluss an den letzten Vortrag wurde ein gehend über den rheinisch-mainischen Arbeitsausschuss verhandelt, der bereits in Frankfurt gewählt worden war und die Belange der sich am Stromverband beteiligenden Privatgruppen zu wahren hatte. Auch wurde ein Beschluss angenommen, demzufolge es die Versammlung für wünschenswert erklärte, den Interessenten vom Niederrhein eine der Höhe der von ihnen aufzubringenden Kosten entsprechende Beteiligung bei der näheren Ausgestaltung des Projekts einzuräumen und demzufolge der gebildete Arbeitsausschuss beauftragt wurde, hierüber nähere Vereinbarungen herbeizuführen.

Die erste Sitzung des Arbeitsausschusses der außerbayerischen Interessentengruppe, die von Oberbürgermeister Dr. Voigt geleitet wurde, fand noch am gleichen Tage statt. Auf ihr wurden, nachdem Oberbürgermeister Dr. Geßler über die Vorarbeiten zur Bildung des Stromverbandes, über den in Vorbereitung befindlichen Gesellschaftsvertrag, sowie über die geplante Untergesellschaft kurz berichtet hatte, wichtige Beschlüsse über die Vertretung dieser Interessentengruppe im Stromverband und Beirat, sowie über das Projekt und die Kostenaufbringung gefasst.

Eine weitere Förderung des Großschiffahrtsgedankens brachte schließlich noch die Versammlung der Vertreter der österreichischen und bayerischen Interessenten eines Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau, die am 18. Juni 1917 in Linz tagte. Auf ihr wurde auf Helds Antrag ein österreichischer Zweckverband zur Vertretung der Belange der oberen Donau gebildet und auch eine bayerisch-österreichische Arbeitsgemeinschaft für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau ins Leben gerufen.

Unterdessen hatte Dr. Geßler ausführliche *"Vorbemerkungen zur Gründung einer Gesellschaft für die Herstellung eines baureifen Projekts zum Großschiffahrtsweg zwischen Rhein-Main-Donau"* ausgearbeitet und auch das Verkehrsministerium hatte Neuentwürfe eines Gesellschaftsvertrages und des sogenannten Arbeitsvertrages fertiggestellt. Auf Grund der letzten Entwürfe waren auch schon weitere Verhandlungen mit dem Reichsamt des Inneren und der badischen Regierung eingeleitet worden. Der Arbeitsausschuss der bayerischen Städte tagte daraufhin am 11. November 1917 im Künstlerhaus zu Nürnberg, nachdem Dr. Geßler am 8. November seinen *"Entwurf eines Gesellschaftsvertrages für die Interessenten an der Herstellung eines baureifen Entwurfes der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße"* an die Ausschussmitglieder versandt und sie gleichzeitig von dem Eintreffen der Entwürfe des Verkehrsministerium verständigt hatte.

Auf dieser Ausschusssitzung erstattete Dr. von Graßmann ein kurzes Referat über die Entwürfe und konnte feststellen, dass deren neue Fassung nicht beanstandet wurde. Anschließend wurde die Satzung des *"Vereins der sonstigen Beteiligten an dem Main-Donau-Stromverbände"* erörtert und gebilligt. Schließlich wurde beschlossen, die Angelegenheit so zu fördern, dass im Dezember 1917 die konstituierende Versammlung dieser Gesellschaftsgruppe stattfinden könne. Als Voraussetzung dafür wurde die Sicherung der einzuzahlenden Beträge erklärt.

9. Die Gründungsversammlung am 22. Dezember 1917 zu Nürnberg.

Nachdem dann das Reichswirtschaftsamt festgestellt hatte, dass es gegen den Entwurf des Gesellschaftsvertrages für den Stromverband keine Erinnerung (=

Einwände) mehr erhebe, und auch die badische Regierung keine Erinnerung mehr erhoben hatte, berief man die Gründungsversammlung des "Stromverbandes" auf Samstag, den 22. Dezember 1917, ins Rathaus zu Nürnberg ein. Der Gründungsversammlung des eigentlichen Stromverbandes (Oberkonsortiums) ging die Gründungsversammlung für das Unterkonsortium, d.h. für die in den Stromverband als Gesellschafter eintretende Vereinigung der privaten Interessenten, voraus.

Auf Einladung fanden sich am 22. Dezember 1917 im großen Sitzungssaal des Rathauses zu Nürnberg die Vertreter der Interessentengruppen zusammen, um die durch den Arbeitsausschuss vorbereitete Gründung des Konsortiums förmlich vorzunehmen.

Es waren erschienen die Vertreter der Städte Aschaffenburg, Bamberg, Deggendorf, Erlangen, Forchheim, Fürth, Ingolstadt, Kitzingen, München, Neuburg a.D., Passau, Regensburg, Schwabach, Schweinfurth, Straubing und Würzburg, die Vertreter der Handelskammern für: Oberbayern, Niederbayern, Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und der Oberpfalz.

Die außerbayerische Rhein-Main-Gruppe war vertreten durch Dr. Voigt - Frankfurt, Stadtrat Dr. Landmann - Frankfurt, Beigeordneter Regierungsrat Klutmann - Köln und Bürgermeister Gielen aus Neuß am Rhein. Außerdem waren auch als Gäste anwesend: vom Reichswirtschaftsamt Geh. Oberregierungsrat Scharmer aus Berlin, vom königl. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Ministerialrat Geh. Rat Dr. Ritter von Graßmann - München und Oberregierungsrat Dasch, ebenfalls aus München, vom königl. bayerischen Staatsministerium des Königl. Hauses und des Äußeren Geh. Legationsrat Dr. Lindner - München, vom königl. Staatsministerium des Innern Oberregierungsrat Schneider - München und endlich vom königl. bayerischen Staatsministerium der Finanzen Oberregierungsrat Stepperger.

Den Vorsitz über die Gründungsversammlung führte Dr. Geßler. Er berichtete zunächst über den Satzungsentwurf und bezeichnete als wichtigste Aufgabe des Interessentenkollegiums:

1. die Einbringung von 1.000.000 Mark in das zu bildende Oberkonsortium als in Aussicht gestellten Beitrag für die Projektierungskosten,
2. die Bestellung der der Interessentengruppe eingeräumten Vertreter zu den Organen des Oberkonsortiums,

Sodann wies er darauf hin, dass man sich nach Prüfung aller Verhältnisse entschlossen habe, das Oberkonsortium als einfache Gesellschaft des BGB (= Bürgerliches Gesetzbuch) zu gründen und dass es daher für zweckmäßige erachtet worden ist, für das Unterkonsortium denselben rechtlichen Aufbau zu wählen.

Auch auf die neu vorgeschlagene Stimmverteilung für den Ausschuss wies Dr. Geßler hin.

Anschließend an dieses Referat Dr. Geßlers setzte eine kleine Debatte ein infolge der Kritik, die Syndikus Dr. Kahn an der rechtlichen Form der Gesellschaft nahm, die jedoch mit einer allgemeinen Billigung des Entwurfes endigte.

Eine längere Debatte entspann sich auch bei der Zeichnung der einzelnen Interessenten. Schließlich wurde beschlossen, dass die Städte insgesamt eine halbe Million Mark als Haftungssumme zum Gesellschaftsvermögen zeichneten, während sich der Rest des Gesellschaftsvermögens aus 333.000 Mark Zeichnungen der außerbayerischen Rhein-Main-Gruppe und 778.000 Mark Zeichnungen des bayerischen Handels und der bayerischen Industrie (Gesamtsumme = 1.611.000 Mark) zusammensetzen sollte. Davon sollten 1.000.000 Mark für das Oberkonsortium geleistet werden, während der Rest im Rahmen des Gesellschaftszweckes zur Verfügung des geschäftsführenden Ausschusses stehen bleiben sollte.

Im Übrigen bestimmten die wichtigsten Paragraphen der auf der Gründungsversammlung beschlossenen Satzung noch kurz folgendes:

"Organe der Gesellschaft sind:

1. der geschäftsführende Ausschuss,
2. Die Gesellschafterversammlung".

"Der geschäftsführende Ausschuss besteht aus 60 Mitgliedern, hiervon haben die bayerischen Mitgliedstädte 18 Stimmen, die Interessenten aus dem bayerischen Handel und der bayerischen Industrie 20 Stimmen, die außerbayerischen Interessenten (Rhein-Main-Gruppe) 20 Stimmen, der bayerische Kanalverein 1 Stimme, der Landtagsabgeordnete Geheimrat Dr. Held 1 Stimme".

Die Zuteilung einer eigenen Stimme an Dr. Held war ein Ausdruck der Anerkennung, die der Arbeit dieses Mannes gezollt wurde.

"Der geschäftsführende Ausschuss besorgt die Angelegenheit der Gesellschaft, verwaltet im Rahmen des Gesellschaftszwecks die Gesellschaftsmittel und bestellt die der Gesellschaft zustehenden Abordnungen in die Organe der Obergesellschaft gemäß den Vorschlägen der drei Interessentengruppen".

"In der Gesellschafterversammlung gewähren je 500 Mark eine Stimme. Jeder Gesellschafter kann in die Gesellschafterversammlung so viele Vertreter entsenden, als er hiernach Stimmen besitzt".

"Die Gesellschafterversammlung wählt die Mitglieder des geschäftsführenden Ausschusses, dessen Vorsitzenden und seine Stellvertreter und nimmt den Rechenschaftsbericht des geschäftsführenden Ausschusses entgegen."

Nachdem die Satzung durchberaten und mit geringfügigen Änderungen angenommen worden war, wählte die Gesellschafterversammlung als Vorsitzenden den Oberbürgermeister Dr. Geßler und als 1. stellvertretenden Vorsitzenden den Oberbürgermeister Dr. Voigt. Der 2. stellvertretende Vorsitzende sollte von den Handelskammern dem Vorsitzenden schriftlich benannt werden und dann auf Grund dieser Benennung als von der Gesellschafterversammlung gewählt gelten.

Nachdem so die "Vereinigung der sonstigen an der Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau Beteiligten" (Unterkonsortium) als Gesellschaft des BGB Im Anschluss an die geplante Satzung des Main-Donau-Stromverbandes (Oberkonsortium) konstituiert war, begannen unter dem Vorsitz des Geheimrates Dr. von Graßmann die Verhandlungen zwecks Gründung dieses Verbandes.

Nach Begrüßung der Versammlung referierte Dr. von Graßmann über die Entstehungsgeschichte und über die Rechtsform der Gesellschaft, sowie über den wesentlichen Inhalt des Gesellschafts- und des Arbeitsvertrages und erläuterte die engeren und weiteren Ziele des geplanten Verbandes. Sodann gab er die Zustimmungserklärungen des Reichs und Badens bekannt und benannte die von Bayern bestellten Vertreter der beteiligten Staatsministerien (Staatsministerium des Äußern Geheimrat Legationsrat Lindner, Staatsministerium des Innern Oberregierungsrat Schneider, Staatsministerium der Finanzen Oberregierungsrat Stepperger, Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Geheimrat Dr. von Graßmann, Oberregierungsrat Dasch), ferner die vom Reich: (Geheimer Oberregierungsrat Scharmer, Geheimrat Schulze vom Reichsschatzamt), von Preußen: Geheimrat Ottmann (preuß. Ministerium für öffentliche Arbeiten) und von Baden (Geheimrat Wiener für die Gesellschafterversammlung, Oberbaurat Kupferschmid für den Stromverband) bereits aufgestellten Vertreter.

Die sodann gewählte engere Vorstandschaft des Main-Donau-Stromverbandes setzte sich zusammen aus Staatsrat Dr. von Graßmann -München als 1. Vorsitzenden (Vertreter Bayerns), Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Berlin Geheimrat Ottmann als 2. Vorsitzender (Vertreter des Reichs) und aus Oberbürgermeister Dr. Geßler - Nürnberg als 3. Vorsitzender (Vertreter der Interessenten).

Anschließend nahm Dr. von Graßmann die Erklärung des Vorsitzenden des Unterkonsortiums (Oberbürgermeister Dr. Geßler) entgegen, dass das Unterkonsortium hiermit dem Main-Donau-Stromverband beitrete, sowie die Erklärung des Geheimen Rats Scharmer, dass er selbst das Zustimmungstelegramm des Reichswirtschaftsamtes vom 19. Dezember 1917 entworfen habe, dessen Echtheit also nicht zu bezweifeln sei, und stellte darauf ohne Widerspruch fest, dass die Gesellschaft "Main-Donau-Stromverband" nunmehr gegründet sei.

Hierauf wurde von der konstituierenden Gesellschafterversammlung der von der bayerischen Staatsregierung ausgearbeitete Gesellschaftsvertrag, sowie der sogenannte Arbeitsvertrag einstimmig genehmigt.

Was den Gesellschaftsvertrag betrifft, so bestimmten die wichtigsten Paragraphen zunächst über den Zweck der Gesellschaft, der Bayern, das Deutsche Reich, Baden und die Vereinigung der sonstigen an der Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau Beteiligten angehören sollten, dass Gegenstand des Unternehmens sei:

"1. Die Ausarbeitung eines ausführlichen Vorentwurfes einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg nach der Reichsgrenze unterhalb Passau".

"2. Die Untersuchung der wirtschaftlichen und finanziellen Fragen, die für die Ausführung der Großschiffahrtsstraße von Bedeutung sind".

"3. Die Ausarbeitung eines baureifen Entwurfes".

"4. Die Vorbereitung der Beschaffung von Mitteln für den Bau und Betrieb dieser Schiffahrtsstraße".

Zur Erreichung dieses Zweckes sollte ein Betrag von 5.010.000 Mark aufgewendet werden.

An ihr hatten auch nach § 3 des Gesellschaftsvertrages die Gesellschafter mit folgenden Beiträgen teilzunehmen:

Bayern mit	2.000.000 Mark
das Deutsche Reich mit	2.000.000 Mark
Baden mit	10.000 Mark
die Vereinigung der sonstigen Beteiligten mit	1.000.000 Mark

Die Beteiligung der Staaten sollte vorbehaltlich der Bewilligung der erforderlichen Mittel durch die gesetzgebenden Körperschaften erfolgen. Für das Reich war hier eine besondere äußerst wichtige Vorbehaltsklausel enthalten, die besagte, dass das Reich zunächst nur an den Kosten der Ausarbeitung an den Kosten der Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes, sowie der wirtschaftlichen und finanziellen Untersuchungen und zwar - entsprechend dem Verhältnis seiner Kapitalbeteiligung zum Gesamtkapital der Gesellschaft - bis zu $\frac{2}{5}$ teilnahm. Auch war bestimmt, dass sich das Reich ausdrücklich die Entschließung über seine weitere Beteiligung an der Gesellschaft zur Verwirklichung der Ausarbeitung eines baureifen Entwurfes, sowie zur Vorbereitung der Beschaffung von Mitteln für den Bau und Betrieb der Großschiffahrtsstraße vorbehielt, bis das Ergebnis des ausführlichen Vorentwurfs, sowie der wirtschaftlichen und der finanziellen Untersuchungen folgen würde. Schließlich war sogar die Möglichkeit eines Ausscheidens des Reichs aus der Gesellschaft vorgesehen.

Wenn wir hier kurz zu dieser Vorbehaltsklausel Stellung nehmen dürfen, so müssen wir sagen, dass diese Klausel für das Großschiffahrtsprojekt sehr ungünstig war; konnte doch leicht der Fall eintreten, dass nach Prüfung des von Bayern fertiggestellten Vorentwurfes das Reich aus der Gesellschaft ausschied, was zur Folge haben konnte, dass die ganze Durchführung des Projekts mit Rücksicht auf die schwierige Finanzierung überhaupt in Frage gestellt wurde.

An sich war der Vorbehalt ja verständlich. Hatte sich doch das Reich auch an technischen Untersuchungen von Schiffahrtsstraßen im Weser-, Elbe-, Oder- und Neckar-Gebiet mit Kostenzuschüssen beteiligt. Es ist darum auch begreiflich, dass das

Reich einer Entscheidung zu Gunsten des einen oder des anderen Projekts noch nicht vorgehen wollte.

Für die bayerischen Interessenten musste aber diese Klausel ein Ansporn sein, neben der Behandlung der technischen und wirtschaftlichen Fragen auch alle strategischen und politischen Gründe für das Rhein-Main-Donau-Projekt zu sammeln und ins Feld zu führen, um dann zu gegebener Zeit ausschlaggebend auf das Reich zu Gunsten der Durchführung gerade der Rhein- Main-Donau-Wasserstraße einzuwirken.

Die technische Ausarbeitung des ausführlichen Vorentwurfs und des baureifen Entwurfes, sowie die Durchführung der wirtschaftlichen und finanziellen Untersuchung sollte auf Kosten der Gesellschaft der bayerische Staat nach Maßgabe des zwischen ihm und der Gesellschaft abgeschlossenen, unten behandelten Arbeitsvertrages vornehmen.

Als Organe der Gesellschaft waren vorgesehen:

1. der geschäftsführende Ausschuss (Strombeirat),
2. die Gesellschafterversammlung,

Der Vorsitzende des Strombeirates, der die Geschäfte der Gesellschaft zu leiten und die Gesellschaft nach außen hin zu vertreten hat, sollte von der bayerischen Regierung, sein Stellvertreter von der Reichskanzlei, der zweite Stellvertreter von der Vereinigung der sonstigen Beteiligten bestimmt werden.

Der geschäftsführende Ausschuss sollte aus höchstens 41 Mitgliedern bestehen und zwar sollte Bayern 10 Stimmen, das Reich 10 Stimmen, Baden eine Stimme und die Vereinigung der sonstigen Beteiligten 20 Stimmen erhalten.

Der Ausschuss sollte sich selbst eine Geschäftsordnung geben und nach Maßgabe der von der Gesellschafterversammlung festgelegten Grundsätze den Arbeitsplan aufstellen; er war auch befugt Unterausschüsse zur Bearbeitung einzelner Aufgaben innerhalb des Gesellschaftszweckes zu bilden.

Hinsichtlich der Gesellschafterversammlung war schließlich noch vorgesehen, dass in derselben Bayern und das Deutsche Reich für je 100.000 Mark, die Vereinigung der sonstigen Beteiligten für je 50.000 Mark am Gesellschaftsvermögen und Baden für je 10.000 Mark eine Stimme haben sollten.

Der Gesellschafterversammlung sollte vor allem vorbehalten sein, die Bestimmungen des der Grundsätze für die Ausführung des Gesellschaftsunternehmens die Genehmigung des nach § 4 mit dem bayerischen Staat abzuschließenden Vertrages, sowie die Feststellung des Ergebnisses der im Auftrag der Gesellschaft auszuführenden Arbeiten und Untersuchungen.

Was sodann der Arbeitsvertrag (Vereinbarung zwischen dem bayerischen Staat, vertreten durch das Königl. Ministerium für Verkehrsangelegenheiten und dem Main-Donau-Stromverband über die Herstellung eines ausführlichen Entwurfes für einen Großschiffahrtsweg von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg zur Reichsgrenze unterhalb Passau) betrifft, so ist folgendes der wichtigste Inhalt der einschlägigen Bestimmungen:

"Das Verkehrsministerium sollte auf Kosten des Main-Donau-Stromverbandes die Herstellung des ausführlichen Entwurfes und die Durchführung der wirtschaftlichen Untersuchungen für die Wasserstraße übernehmen".

Die Bearbeitung zerfiel in den ausführlichen Vorentwurf und den baureifen Entwurf.

In einem dritten und vierten Abschnitt war dann eingehend die Aufgabe des Vorentwurfes, sowie der wirtschaftlichen Untersuchungen angeführt. Im sechsten Abschnitt endlich war vorgeschrieben, was der baureife Entwurf zu umfassen habe.

Nach einer längeren Debatte, in der Dr. von Graßmann noch die zweckmäßigste Form der Arbeitsorganisation und der Arbeitsmethode des geschäftsführenden Ausschusses erörterte hatte -er regte u.a. auch die Bildung eines technischen und wirtschaftlichen Unterausschusses an - wurde beschlossen, die erste Sitzung des Strombeirates anfangs Februar 1918 stattfinden zu lassen und auf ihr einen Unterausschuss für technische und für wirtschaftliche Fragen einzusetzen. In dieser Sitzung sollte auch die bayerische Verkehrsverwaltung ihren ersten Bericht über den Stand der Projektierungsarbeiten geben, und der Entwurf des Arbeitsvertrages verabschiedet werden.

So war denn nach fast zweijährigen Vorarbeiten die Organisation der Interessenten der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zur Vollendung gediehen und konnte mit ihrer Tätigkeit, die leider in Deutschlands schwerste Zeit, in die Zeit der Revolution und Inflation fallen sollte, beginnen.

§ 9. Die Arbeiten des Main-Donau-Stromverbandes.

1. Die erste Zeit der Tätigkeit des Main-Donau-Stromverbandes.

Wie im vorigen Kapitel bereits zum Teil ausgeführt, hatte die technische Ausarbeitung des ausführlichen Vorentwurfes und des baureifen Entwurfes, sowie die Durchführung der wirtschaftlichen und finanziellen Untersuchungen auf Kosten der Gesellschaft der Bayerische Staat, vertreten durch das Verkehrsministerium in München, übernommen. Die Leitung der Projektierungsarbeiten, die Bearbeitung der grundsätzlichen Anordnungen der Regelpläne, ferner die Prüfungen der Entwurfsbearbeitung durch die Kanalbauinspektionen wurden dem hierfür geschaffenen Kanalbauamt übertragen. Nach einer, anlässlich der am 28. April 1918 zu Nürnberg tagenden Versammlung des konstituierenden Stromverbandes von der rheinischen Interessentengruppe gegebenen Anregung, sollte man im Interesse des Durchgangsverkehrs und der Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens vor allem eine erhebliche Abkürzung des projektierten Kanals ausfindig zu machen suchen. Mit den verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen wurde das Tarifamt der bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins beauftragt. Die Oberleitung der technischen und wirtschaftlichen Arbeiten oblag aber in jedem Fall dem bayerischen Verkehrsministerium.

Neben diesen vom bayerischen Staate zu erstellenden Arbeiten betätigte sich im gleichen Sinn der geschäftsführende Ausschuss des Stromverbandes, dem gleichzeitig auch die rein verwaltende Tätigkeit in allen Gesellschaftsfragen oblag. In der Hauptsache geschah dies dadurch, dass auf den verschiedenen Tagungen des Strombeirates die Berichte über die jeweils geschehenen Vorarbeiten entgegengenommen und dazu von seitens des Strombeirates Stellung genommen wurde.

Die erste Tagung des Strombeirates fand am 27. und 28. Februar 1918 zu Nürnberg statt. Unter anderem wurde zunächst die Gesellschaftsordnung festgesetzt, die Wahl des Verwaltungsausschusses, sowie eines technischen und eines wirtschaftlichen Ausschusses vorgenommen und ein Arbeitsplan für den Stromverband aufgestellt. Sodann wurden Bestimmungen über die Vermögensverwaltung, über die Einberufung der Kapitalanteile der Gesellschafter und über die Reiseentschädigung der Ausschussmitglieder. Schließlich wurden die Berichte der technischen Referenten des Verkehrsministeriums über die bisherigen Vorarbeiten angehört.

Das erste Referat hatte Oberregierungsrat Dasch über "*Allgemeine Mitteilung über die Bearbeitung des Entwurfs*". Dasch berichtete zunächst über den Fortgang der Arbeiten und sprach dann ausführlich über die Grundlagen des Entwurfs. Es folgte das Referat

des Oberregierungsrates Wandt über die Strecke im Maintal, das Referat des Direktorsrats Beckh über den Verbindungskanal zwischen der Rhein- und Donauwasserstraße, sowie über allgemeine Untersuchungen und über Abkürzungslinien. Daran reihte sich das Referat des Oberregierungsrates Arnold über die Donauwasserstraße zwischen Neuburg an der Donau und der Reichsgrenze unterhalb Passaus, das sich nach dem Ergebnis der bisherigen Untersuchungen befasste.

An die Referate schloss sich eine lebhafte Aussprache an, an der sich besonders Geheimrat Abgeordneter Dr. Held, Geheimrat Dr. von Graßmann, Baurat Dr. Kölle, Oberregierungsrat Dasch, Geheimer Rat Scharmer und Kommerzienrat Seiler eifrig beteiligten und die auf den weiteren Verlauf der Vorarbeiten sehr befruchtend einwirkte.

Wertvolle Arbeit leisteten noch der oben genannte technische, sowie der wirtschaftliche Ausschuss. Ohne auf die zahlreichen Sitzungen dieser Ausschüsse im Rahmen unserer Arbeit einzugehen, möchten wir doch darauf hinweisen, dass vor allem auf der wichtigen Sitzung des technischen Ausschusses, die am 5. und 6. April in München unter dem Vorsitz von Oberregierungsrat Dasch stattfand, die Grundzüge für die Ausgestaltung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und die Richtlinien für das weitere Vorgehen bei der Entwurfsbearbeitung beraten wurden. Man einigte sich darauf, dass das Wasserstraßenprojekt für das 1200-Tonnenschiff entworfen werden solle. Doch sollten die wichtigsten Bauwerke für die Strecke Aschaffenburg-Regensburg Abmessungen erhalten, die den Verkehr von 1500-Tonnenschiffen zuließen.

Auf dieser Sitzung wurde dann auch noch ein Unterausschuss des technischen Ausschusses gebildet, da sich im Verlauf der Arbeiten die Notwendigkeit der Bildung eines solchen Unterausschusses herausgestellt hatte. Dieser Unterausschuss erhielt den Namen "Linienprüfungskommission" und war ebenfalls mit großem Erfolg tätig.

Was den wirtschaftlichen Ausschuss anbelangt, so fand seine erste Sitzung am 1. Juni 1918 zu Bamberg statt. Auch diese Sitzung war, wie alle übrigen, für die Vorarbeiten für die Entwurfserstellung außerordentlich fördernd.

Durch harmonisches Zusammenwirken aller in der Sache tätigen Faktoren, nämlich des Kanalbauamts, des Tarifamts der bayerischen Staatseisenbahnen, des Stromverbandes und seiner drei Ausschüsse wurden die Arbeiten im Laufe des Jahres 1919 trotz der Revolutionswirren und den Schwierigkeiten der Demobilisierung so gefördert, dass allmählich an einen Abschluss der technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten für die Beratungen des Main-Donau-Stromverbandes gedacht werden konnte.

2. Die "Untersuchungen" des Tarifamts der bayerischen Staatseisenbahnen.

Vor allem war es das Tarifamt der bayerischen Staatseisenbahnen, das auf Betreiben des wirtschaftlichen Ausschusses eine ausführliche Denkschrift, betitelt: *"Untersuchungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines Main-Donau-Kanals"*, ausgearbeitet und damit die Grundlagen für die Beratungen des Stromverbandes geschaffen hatte.

Nach einer kurzen Einleitung, in der sich die Denkschrift vor allem mit der Frage der Überlegenheit der für mindestens 600-Tonnenschiffe gebauten Wasserstraße gegenüber den Eisenbahnen beschäftigte, wurde im ersten Teil eingehend die Methode und der Umfang der Untersuchungen behandelt.

Der zweite Teil der Denkschrift brachte eine Abhandlung über die Grundlagen der Frachtvergleichung. Hinsichtlich der Bahnfrachten war festgestellt, dass sie den im Jahre 1912 bzw. 1913 geltenden Tarifen entnommen waren. Bei den Wasserfrachten

waren die sich aus den reinen Streckenkosten, den Liegekosten und den Ladekosten zusammensetzenden Schifffahrtskosten und die Abgaben genau aufgeführt. Auch über die Seefrachten waren nach englischen und deutschen Quellen genaue Angaben gemacht.

Ein dritter Teil der Denkschrift war einer längeren Betrachtung über das Einflußgebiet der Wasserstraße gewidmet.

Der vierte Abschnitt beschäftigte sich mit den Verkehrsmängeln. In diesem Zusammenhang wurden die bei einer Linienführung über Bamberg-Neuburg, über Arnstein-Beilngries und über Mergentheim-Amberg anfallenden Verkehrsmengen besprochen und zwar hinsichtlich des nach dem Jahre 1912/13 zu erwartenden Verkehrs, wie hinsichtlich des durch den Ausbau der Donau und durch Erbauung des Kanals neu zu gewinnenden Verkehrs, als auch hinsichtlich der natürlichen Steigerung des Verkehrs bis zur Eröffnung des Schifffahrtsbetriebes auf dem Kanale.

Der fünfte Abschnitt der Denkschrift untersuchte sodann die Richtung des Verkehrs, die Verkehrsbelastung der einzelnen Abschnitte des Großschifffahrtsweges, den Durchgangsverkehr des Kanals und voraussichtlichen Umschlagsverkehr in den wichtigsten Kanalhäfen.

Der sechste Abschnitt gab einen Überblick über den volkswirtschaftlichen Nutzen und über die Wirtschaftlichkeit des Großschifffahrtsweges.

Hier war festgestellt, dass die Gesamtfrachtersparnis rechnermäßig im Jahre 1930 betragen würde wie folgt:

1. Frachtersparnis für den nach dem Stande im Jahre 1912/13 zu erwartenden Verkehr:

Fracht-Ersparnis	über Neuburg	über Beilngries	über Amberg
Verkehr 1912	18,7 Mio Mark	19,2 Mio Mark	19,6 Mio Mark
Verkehr neu	6,1 Mio Mark	7,1 Mio Mark	6,6 Mio Mark
Verkehr Gesamt	24,8 Mio Mark	26,3 Mio Mark	26,2 Mio Mark

Einnahmen Schiffsabgaben

Verkehr 5 Mio to	9,4 Mio Mark	8,3 Mio Mark	7,2 Mio Mark
Verkehr 10 Mio to	18,0 Mio Mark	15,8 Mio Mark	13,7 Mio Mark

Auf die beförderte Tonne berechnet würden sich demnach die Einnahmen belaufen auf 1,70 Mark bei der Linie über Neuburg und auf rund 1,50 Mark bei den Linien über Beilngries und über Amberg.

Über den volkswirtschaftlichen Nutzen war gesagt, dass er bei allen drei Linien ungefähr gleich hoch zu veranschlagen sei.

Die Wirtschaftlichkeit des Kanals war nach den Darlegungen als gesichert zu betrachten.

Der siebente Abschnitt endlich gab Auskunft über weitere Wahllinien, so über die Linie Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg-Beilngries-Saal-Passau und über die Linie Aschaffenburg-Arnstein-Bamberg-Neuburg a.D.-Regensburg-Passau, sowie über die Linien über Arnstein bei Kanalisierung des Mains zwischen Gemünden und Würzburg.

In einem Anhang setzte sich dann die Denkschrift mit dem durch den Ausbau anderer projektierte Wasserstraßen entstehenden Wettbewerb auseinander.

Hinsichtlich des Wettbewerbs einer Neckarkanalisation bis Heilbronn war hier die Denkschrift der Auffassung, dass diese Kanalisation einen ungünstigen Einfluss auf die Entwicklung des Main-Donau-Kanalverkehrs im Allgemeinen nicht ausüben werde. Dagegen befürchtet die Denkschrift eine wesentlich stärkere Einwirkung auf den Main-Donau-Kanal von der Verbindung des Neckars mit der Donau. Für das Jahr 1930 war der Verlust des Main-Donau-Kanals berechnet:

auf 2.300.000 Tonnen für die Linie über Neuburg,

auf 1.200.000 Tonnen für die Linie über Beilngries,

auf 1.000.000 Tonnen für die Linie über Amberg.

Den Wettbewerb eines Großschiffahrtsweges von Straßburg bis zum Bodensee hinwiederum hielt die Denkschrift für unbedeutend. Für das Jahr 1930 schätzte sie den Verlust auf 60.000 Tonnen bei der Neuburger und Beilngrieser Linie und auf 70.000 Tonnen bei der Linienführung über Mergentheim-Amberg. Auch hinsichtlich eines Wettbewerbs eines Elbe- und eines Elbe-Donau-Kanals war die Denkschrift optimistisch. Sie vertrat die Auffassung, dass der Elbe-Donau-Kanal dem Main-Donau-Kanal nur in den Verkehrsbezirken Magdeburg und Hannover, sowie in einem sehr kleinen Teil des Verkehrsbezirks Westfalen Frachten streitig machen könnte und dass dies deshalb wenig ins Gewicht fallen würde, weil auf diesem Gebiet sowieso keine nennenswerten Mengen als Gewinn für den Main-Donau-Kanal zu erwarten sind. Hinsichtlich des Wettbewerbs eines Oder-Donau-Kanals endlich konnte die Denkschrift feststellen, dass ein Oder-Donau-Kanal noch weniger als ein Elbe-Donau-Kanal einem Großschiffahrtsweg zwischen Main und Donau ernstlichen Wettbewerb bereiten würde.

3. Die Denkschrift des Baurats Dr. Kölle.

Inzwischen hatte auch der technische Ausschuss Ende Oktober 1919 einen Bericht herausgegeben, der betitelt war: *"Der Großschiffahrtsweg vom Main zur Donau und seine zweckmäßigste Linienführung"*. Verfasser dieser Denkschrift war das Mitglied der Frankfurter Handelskammer Baurat Ing. Kölle aus Frankfurt a.M. Die Denkschrift beruhte hauptsächlich auf den vom technischen Ausschuss des Main-Donau-Stromverbandes in eingehenden Beratungen festgestellten allgemeinen Richtlinien für die Entwurfsaufstellung, auf Grund deren das Kanalamt zahlreiche Haupt- und Wahllinien bearbeitete. Die Entwürfe und Kostenvoranschläge wurden sodann von der Linienführungskommission nach Besichtigung der Örtlichkeiten und nach Einholung geologischer Gutachten einer sorgfältigen Durchsicht und Prüfung unterzogen und das Ergebnis dieser Prüfung wurde in dieser Denkschrift festgestellt.

Den ersten Abschnitt der Denkschrift bildete eine kurze Einleitung, in der die Arbeiten des Kanalbauamts und der Linienführungskommission gebührend gewürdigt wurden. Der zweite Abschnitt brachte eine Neuorientierung über die veränderte politische Lage und über die hieraus sich für das Unternehmen ergebenden Folgerungen.

Im dritten Abschnitt behandelte Dr. Kölle die Vorarbeiten für den Neckar-Donau-Kanal, verglich dieses Projekt mit dem Projekt für den Main-Donau-Kanal und zog hieraus vor allem die Folgerung, dass die Mehrlänge bei der Stepperger Linie so überwiegend sei, dass sie nicht mehr als konkurrenzfähig mit irgend einer württembergischen Linie angesehen werden könne.

Ein vierter Abschnitt beschäftigte sich mit den Stromverhältnissen in den Zufahrtsstrecken an der Donau und dem Main, sowie mit der Schiffbarmachung derselben, während ein fünfter Abschnitt Betrachtungen der verschiedenen Wahlentwürfe für den nördlichen Aufstieg des Kanals vom Maintal bis Nürnberg enthielt. In diesem Abschnitt besprach die Denkschrift zunächst die Abkürzungslinie von Bamberg durch das Pegnitztal und von Kitzingen über Iphofen nach Nürnberg, dann die Linie von Bettingen durch das Aalbachtal über Roßbrunn nach Nürnberg, endlich die Linie von Wertheim durch das Taubertal über Mergentheim nach Nürnberg.

Die Denkschrift stellte hier fest, dass die Linienführungskommission die sämtlichen Linien bereit, sich eingehend über die einschlägigen örtlichen Verhältnisse informiert, die vom Kanalbauamt ausgearbeiteten Wahlentwürfe und Kostenanschläge geprüft habe und dann zu folgender einmütiger Auffassung und Entscheidung gekommen sei:

1. Die Linie Kitzingen-Iphofen-Nürnberg habe mit Rücksicht auf die Schwierigkeit des Aufstiegs vom Main bei Kitzingen auszuscheiden.
2. Auch die Linie von Bettingen durch das Aalbachtal über Roßbrunn nach Nürnberg sei abzulehnen, vor allem wegen des steilen Aufstiegs und der schlechten Entwicklungsmöglichkeit für die Linienführung auf Grund der örtlichen Verhältnisse in dem schmalen Aalbachtal.
3. Schwierig durchzuführen, aber doch immerhin einigermaßen zu empfehlen sei die Linie von Wertheim durch das Taubertal über Mergentheim nach Nürnberg. Diese Ansicht ist eingehend begründet und stützt sich auf umfangreiche geologische Forschungen. Die Baulänge der Linie ist auf 164 Kilometer berechnet. Die Zahl der Schleusen auf 18, die reinen Baukosten sind auf 266,5 Millionen Mark angegeben.
4. Die beste Linie endlich sei die bereits in der bayerischen Regierungsdenkchrift vom Januar 1917 enthaltene Linie mit dem Aufstieg aus dem Maintale von Bamberg bis Nürnberg durch das Pegnitztal (die Verfasser meinen das **Regnitztal** - Anm.), da hier der zu überwindende Höhenunterschied wesentlich geringer sei als bei allen anderen Linien. Bei einer Baulänge von nur 67 Kilometer sind nur 8 Schleusen vorgesehen und die reinen Baukosten sind auf nur 83 Millionen Mark berechnet.

Der sechste Abschnitt enthält dann Betrachtungen über die verschiedenen Wahlentwürfe für die Weiterführung des Kanals von Nürnberg bis zur Wasserscheide und dem südlichen Abstieg zur Donau. Es waren für die Weiterführung für die Wasserstraße von Nürnberg in südlicher Richtung nach der Donau die Entwürfe von drei Hauptlinien vorgesehen und zwar:

1. Die Linie Nürnberg-Stepperger-Neuburg a.D. (vorgeschlagen in der Denkschrift der bayerischen Regierung).
2. Die Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg (vorgeschlagen in einer Denkschrift der Handelskammer Regensburg) *
3. Die Linie Nürnberg-Beilngries-Kelheim (vorgeschlagen vom Kanalbauamt).

* = Erschienen 1916 bei Gebrüder Habbel in Regensburg.

Für die erste, die Stepperger Linie errechnete die Denkschrift eine Baulänge von 102,6 Kilometer bei einer Zahl von 13 Schleusen und 3 Tunnels, sowie die reinen Baukosten ohne Lechzubringer auf 205,5 Millionen Mark. Bei dieser Linienführung war die Überleitung des Kanals über die Donau in einem auf dem rechten Donauufer projektierten Seitenkanal vorgesehen.

Für die zweite, die Amberger Linie, hinsichtlich der eine Reihe von Wahlentwürfen, teils solche der Ingenieure Hendrich und Hallinger, teils solche des Kanalbauamts eingehend besprochen wurden, sah die Denkschrift eine Baulänge von 121 Kilometer, sowie reine Baukosten (ohne Wasserbeschaffung) in Höhe von ungefähr 308 Millionen Mark vor.

Schwierigkeiten für diese Linie erblickte die Denkschrift vor allem darin, dass die Beschaffung des für den Kanal nötigen Speisewassers hier nicht durch Zuleitung von Wasser mit rein natürlichem Gefälle, sondern künstlich durch maschinelle Hebung und zwar aus dem Regen und der Donau bewerkstelligt werden müsste.

Sehr interessant endlich waren die Ausführungen der Denkschrift über die dritte, die Beilngrieser Linie. Diese Linie ist nach der Denkschrift aus dem Bestreben heraus entstanden, eine vermittelnde Lösung zwischen der ursprünglichen Stepperger Linie mit ihrem großen Umweg und der zwar kürzeren ab viel schwierigeren und teureren Amberger Linie zu finden. Die Denkschrift erachtete die Beilngrieser Linie als die beste, verkannte jedoch die eingehend geschilderten Schwierigkeiten der Wasserversorgung nicht.

Als Baulänge der Linie waren bei 19 Schleusen 110 Kilometer Länge angegeben, die reinen Baukosten (ohne Wasserversorgung) waren auf 154 Millionen Mark errechnet.

Der siebente Abschnitt brachte eine Vergleichung der Entwürfe für die in Betracht kommenden Durchgangslinien. Bei diesem Vergleich blieb die Donaustrecke Regensburg-Passau, da sie allen Linien gemeinsam ist, außer Betracht. Behandelt war zuerst die Linie Aschaffenburg-Wertheim-Mergentheim-Nürnberg-Amberg-Regensburg (Reinhausen). Für die waren im Wesentlichen folgende Vorzüge angeführt:

- a) mit einer Baulänge von 438 Kilometer (zwischen Mainz und Regensburg sei diese Linie die weitaus kürzeste von allen bayerischen Entwürfen; auch unterschreite sie die Längen aller württembergischen Linien für den Neckar-Donau-Kanal).
- b) Auch in der Schleusenzahl bleibe sie hinter diesen, sowie hinter allen anderen Linien des Main-Donau-Kanals erheblich zurück.
- c) Durch die Einführung dieser Linie in die Donau unterhalb Regensburg könnten die für die Durchführung des Großschiffahrtsweges durch Regensburg und Stadtamhof sich ergebenden großen Schwierigkeiten und hohen Kosten der anderen Linien umgangen werden.
- d) Die Linie würde durch ein Gebiet gehen, das von allen in Betracht kommenden Landstrichen am meisten industriell veranlagt und wirtschaftlich erschlossen ist. Demgegenüber standen als Hauptnachteile:
 - a) Die sich aus den außerordentlich ungünstigen örtlichen und geologischen Verhältnissen ergebenden Schwierigkeiten.
 - b) Die Notwendigkeit der Erbauung eines zur Überschreitung der Wasserscheide nicht zu umgehenden mindestens 5 Kilometer langen Tunnels.
 - c) Vor allem aber die erheblichen Mehrkosten bei der Erbauung (ohne die Kosten der Wasserbeschaffung) dieser Linie. Auch die jährlichen Betriebskosten (einschließlich der Wasserbeschaffung) würden um etwa 8,3 Millionen Mark höher als bei der Stepperger und um 11,7 Millionen Mark höher als bei der Beilngrieser Linie sein.

Sodann besprach die Denkschrift die Linie Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg-Nürnberg-Stepperger-Regensburg (Reinhausen). Als wichtigste Vorzüge waren hier angeführt:

- a) der Umstand, dass diese Linie die Zufahrt auf den beiden Hauptflussläufen Main und Donau am weitesten flussaufwärts verfolgt und
- b) die Möglichkeit der direkten Wasserspeisung des Kanals aus dem Lech mit natürlichem Gefälle.

Dagegen kamen als Nachteile für diese Linie vor allem in Frage:

- a) die außerordentliche Länge, da diese Linie mit 654 Kilometern (zwischen Mainz und Regensburg) weitaus die größte Baulänge aller Projekte und auch die höchste Schleusenzahl (65) habe.
- b) Die immerhin noch gegen der Beilngrieser Linie um 10 bis 20 Prozent höheren Baukosten, die durch die gewaltige Mehrlänge des Schiffsweges bedingt sind.
- c) Die Schwierigkeiten und Kosten der Überleitung des Kanals in der Endstrecke von Stepperger bis unterhalb Neuburg in dem auf dem rechten Donauufer projektierten Seitenkanal.

An letzter Stelle besprach die Denkschrift die Linie Aschaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Regensburg.

Als Hauptvorzüge für diese Linienführung erwähnte die Denkschrift:

- a) den Umstand, dass diese Linie der natürliche Mittelweg zwischen den beiden vorhin besprochenen Linien sei;
- b) dass sie durch die Einbeziehung Bambergs eine spätere zweckmäßige Einführung des projektierten Main-Weser-Kanals und damit eine immer am Rhein unabhängige Verbindungslinie mit dem Mittellandkanal, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den deutschen Nordseehäfen ermögliche;

c) die Möglichkeit einer, wenn auch nicht allzu einfach zu erstellenden Wasserzuleitung durch den Lechzubringer;
d) die Tatsache, dass diese Linie mit 439 Millionen Mark die weitaus niedrigsten Baukosten und auch die weitaus niedrigsten jährlichen Gesamtaufwendungen erfordere;

e) die durch die Linienführung mögliche Abkürzung der eigentlichen Übergangsstrecke über die Wasserscheide mittels der teureren und beengten Kanalführung auf ungefähr 130 Kilometern, was somit eine Abkürzung um ein Viertel der ganzen Linie bedeute;
f) endlich die Möglichkeit der Bauausführung in verschiedenen Bauabschnitten, wodurch eine viel langsamere und wirtschaftlichere Verausgabung des Anlagekapitals und damit eine große Ersparnis an Bauzinsen verbunden sei;

Doch führt die Denkschrift auch für diese Linie eine Reihe von Mängeln an. Als solche wären hauptsächlich zu betrachten:

a) die große Schleusenzahl von 60 Anlagen, sowie die Schwierigkeit des etwa 2 Kilometer langen und 20 Meter hohen Talübergangs über das Maintal bei Garstadt (= gemeint dürfte **Gaustadt** sein);
b) die Schwierigkeit der Durchschneidung des gefährlichen Opalinuston im Sulz- und Altmühltale.

Am Schlusse der Denkschrift war dann im achten Abschnitt die Entscheidung der Linienführungskommission über die Auswahl der Linien aufgeführt. Die Denkschrift stellt hier fest, die Kommission sei nach längeren Erörterungen zu dem einstimmigen Beschlusse gelangt, dass die dritte Linie:

Achaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Regensburg-Passau bei gleichzeitiger Kanalisierung der Mainstrecke von Wernfeld bis Würzburg in technischer und finanzieller Beziehung als beste Linienführung für den Donau-Main-Kanal anzusehen ist.

Begründet war dieser Beschluss vor allem damit, dass:

1. die Linie über Stepperg wegen ihrer großen Mehrlänge und der erheblichen Mehrkosten nicht mehr als konkurrenzfähig in Frage kommen;
2. die Linie durch das Taubertal und über Amberg zwar die kürzeste sei, aber wegen der großen örtlichen und geologischen Schwierigkeiten in den Bau- und Betriebskosten am teuersten zu stehen komme;
3. diese Linie hingegen bei mittlerer Länge die kürzeste Kanalstrecke und die günstigste Entwicklung in den beiderseitigen Flusstälern aufweise und eine allmähliche Bauausführung in verschiedenen stufenartigen Bauabschnitten ermögliche.

In einem Schlusswort war dann unter anderem noch festgestellt, die Kommission habe sich wiederholt darüber schlüssig gemacht, dass teils aus wirtschaftlichen, teils aus praktischen Erwägungen heraus am 1200-Tonnen-Schiff festzuhalten sei. Endlich war noch die Auffassung der Kommission Ausdruck verliehen, es sei trotz der verschiedensten Neukonstruktionen von Hebewerken an der in ihrer Einfachheit und Zuverlässigkeit seit Jahrhunderten bewährten Anordnung der Schleusen zur Hebung der Schiffe festzuhalten.

4. Stellungnahme des Stromverbandes zu den bisherigen Arbeiten in den Sitzungen des 23., 24. Und 25. Oktober 1919.

Mit dem Erscheinen dieser Denkschrift waren nunmehr die Vorarbeiten für die Beratungen des Main-Donau-Stromverbandes abgeschlossen. Der Vorsitzende des Stromverbandes, Staatsrat Dr. von Graßmann, berief daher den technischen und den wirtschaftlichen Ausschuss zunächst zu getrennten Sitzungen auf Donnerstag, den 23. Oktober 1919, sodann den technischen und wirtschaftlichen Ausschuss zu einer gemeinsamen Sitzungen auf Freitag, den 24. Oktober 1919, und endlich den

Strombeirat des Main-Donau-Stromverbandes zu einer Vollsitzung auf Samstag, den 25. Oktober 1919, nach Bamberg ein.

Gegenstand der Beratungen war in allen Sitzungen die endgültige Stellungnahme des Verbandes zu den bisherigen Untersuchungen, sowie die Erörterung der Frage, ob der Verband seine Tätigkeit auf die Ausarbeitung eines baureifen Entwurfes, sowie auf die Vorbereitung zur Beschaffung der Mittel für den Bau und Betrieb der Großschifffahrtsstraße ausdehnen und weitere Mittel dafür bereitstellen sollte.

Die wichtigen Verhandlungen, in denen entscheidenden Entschlüsse über die Großschifffahrtsstraße vom Main zur Donau gefasst wurden fanden dann auch tatsächlich in den Tagen vom 23. mit 25. Oktober 1919 statt.

Der wirtschaftliche Ausschuss tagte zunächst gesondert unter dem Vorsitz des Ministerialrats Dr. von Graßmann, ebenso der technische Ausschuss unter dem Vorsitz des Eisenbahnpräsidenten Dasch. Beide Ausschüsse beschäftigten sich eingehend mit den vorgelegten Denkschriften.

Sodann fand eine gemeinschaftliche Sitzung der beiden Ausschüsse statt, in der ebenfalls die beiden Denkschriften gründlich durchberaten wurden. Sämtliche Anwesenden stimmten darüber überein, dass der Bau eines Main-Donau-Kanals vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus vertretbar sei und dass er nicht nur für Bayern, sondern für das ganze Deutsche Reich einen erheblichen Nutzen bringen werde.

Nachdem die Vor- und Nachteile der Linienführung über Wertheim-Erlangen-Nürnberg-Amberg-Regensburg und der Linienführung Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg-Nürnberg-Neuburg a.D.-Saal-Regensburg umfassend geprüft worden waren, billigten die beiden Ausschüsse einhellig die Auffassung der Kölle'schen Denkschrift, wonach die beste Linie die Linie Aschaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Regensburg sei.

Nach lebhafter Debatte wurde sich sodann die Plenarsitzung der beiden Ausschüsse über das weitere Vorgehen des Stromverbandes schlüssig. Es wurde beschlossen, in einer zusammenfassenden Denkschrift an die Reichsregierung die gewählte Linie als die geeignetste zu begründen und zu empfehlen und gleichzeitig den Antrag zu stellen, dass das Reich sich auch weiterhin an den Arbeiten des Stromverbandes beteiligen und die bereits genehmigte 1 Million Mark zur Weiterführung und zum Abschlusse der Vorarbeiten bereitstellen möge. Daneben sollten mit dem Reiche auch Verhandlungen über die praktische Durchführung und die Finanzierung des endgültigen Ausbaues der Großschifffahrtsstraße geführt werden.

Zuletzt nahm dann der Strombeirat selbst zu all diesen Beschlüssen Stellung. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor Dr. von Graßmann, begrüßte die Sitzungsteilnehmer, hieß besonders den Vertreter der Reichsregierung, Präsident Scharmer, willkommen und erstattete hierauf Bericht über die Ergebnisse der Verhandlungen der Ausschüsse. Sodann entspann sich eine eingehende Debatte, in der sich schließlich alle Interessentengruppen vom Niederrhein bis Passau, also auch diejenigen Gruppen, die ursprünglich andere Linienführungen vertraten, auf die Linie Aschaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Regensburg mit Kanalisierung der Mainstrecke Wernfeld-Würzburg einrichteten. An der Debatte nahm auch Geheimrat Dr. Held wieder lebhaftesten Anteil, nachdem er über ein halbes Jahr seine gesamte Tätigkeit mit Rücksicht auf eine schwere Erkrankung hatte einstellen müssen. Es wurde einstimmig beschlossen, die Anträge der vereinigten Ausschüsse anzunehmen und weiter zu verfolgen.

5. Die Denkschrift des Stromverbandes über die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Auf Grund dieses Beschlusses setzte eine intensive Tätigkeit des Stromverbandes zwecks Ausarbeitung der neuen Denkschrift ein. Noch bevor diese Arbeiten zum Abschluss gekommen waren, drohten dem Unternehmen einer Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße neue ernste Gefahren. Die württembergische, hessische und badische Regierungen hatten nämlich bei der Reichsregierung die Ausführung der Kanalisierung des Neckars bis Plochingen auf Reichskosten beantragt und das Reichsverkehrsministerium hatte unter Führung des Unterstaatssekretärs Peters Beamte nach Stuttgart entsandt, um dort über dieses Projekt zu verhandeln. Es bestand also die Gefahr, dass die bayerische Rhein-Main-Donau-Verbindung zu Gunsten anderer Kanalpläne in den Hintergrund gedrängt wurde, zumal außerdem noch Verhandlungen wegen Übernahme des Mittellandkanals auf das Reich eingeleitet worden waren.

Daher richtete das bayerische Verkehrsministerium im Interesse der Durchführung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße am 15. Januar 1920 ein Rundschreiben an das Reichsfinanzministerium und Reichsverkehrsministerium, in dem der Antrag gestellt wurde, die Frage der Herstellung der Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg über Bamberg-Nürnberg-Kelheim nach Passau auf Kosten des Reichs -wofür der Stromverband bereits eingehende Entwürfe und Untersuchungen ausgearbeitet hatte - nicht hinter die Unternehmungen der Neckarkanalisation und des Mittellandkanals zurückzustellen.

Mittlerweile war die Denkschrift des Stromverbandes über den Großschifffahrtsweg Rhein-Main-Donau fertig geworden und Ende Januar 1920 im Druck erschienen.

Die Denkschrift behandelte einleitend in ihrem ersten Kapitel kurz die Entstehung des Rhein-Main-Donau-Wasserstraßengedankens, um im zweiten Kapitel die Gründung und die bisherigen Arbeiten des Stromverbandes zu skizzieren. Im ausführlichen dritten Abschnitt, der die Überschrift "Technischer Teil" trug, waren eingehend alle einschlägigen technischen Fragen behandelt.

Dieses dritte Kapitel beruhte auf der Hauptsache nach auf dem bereits oben besprochenen besonderen Bericht des technischen Ausschusses, der im Oktober 1919 unter dem Titel *"Der Großschifffahrtsweg vom Main zur Donau und seine zweckmäßigste Linienführung"* herausgekommen war. Wir können uns daher ein allzu genaues Eingehen auf den "Technischen Teil" ersparen, wenn wir auch seine hauptsächlichsten Ausführungen hier kurz behandeln wollen.

Der erste Abschnitt des dritten Kapitels beschäftigte sich mit den Grundlagen für die Entwurfsaufstellung. Als solche waren Betrachtungen über die Schiffsgröße, über den Schifffahrtsbetrieb, über die Schiffbarmachung von Main und Donau, über die Regelquerschnitte, über die Schleusen und Neuanlagen, über die Wasserversorgung und über die Baukosten angestellt.

Hinsichtlich der Schiffsgröße gingen die Darlegungen der Denkschrift davon aus, dass sich auf der Donau unterhalb Regensburg das neu eingeführte 1000-Tonnen-Schiff bewährt habe und dass die Weiterentwicklung des Donauschiffbaues zu Gunsten größerer Schiffe mit dem Fortschreiten der Stromregulierung zu erwarten sei. Auch war angeführt, dass die bis Aschaffenburg ausgeführte Mainkanalisierung es den auf dem Rhein verkehrenden 1500-Tonnen-Schiffen ermöglichte bis Aschaffenburg zu gelangen.

Die Denkschrift forderte nun, dass im Interesse der Freizügigkeit der Betriebsmittel auf der Verbindungswasserstraße und im Interesse ihrer gegenseitigen Ausnutzungsmöglichkeit der Übergang der beiderseitigen Binnenschifffahrtsflotten leicht gemacht werden müsste. Daher wurde von der Denkschrift als Regelschiff das

als wirtschaftlich erkannte 1200-Tonnen-Schiff mit einer Länge von 72 Metern, einer Breite von 10 Metern und einem Tiefgang von 2,30 Metern angenommen, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass es zweckmäßig erscheine, die Abmessungen der Wasserstraße so zu wählen, dass sie auch den Verkehr der 85 Meter langen und 10,20 Meter breiten 1500-Tonnen-Schiffe zulasse.

Für den Schifffahrtsbetrieb unterschied die Denkschrift drei Hauptabschnitte:

- a) die kanalisierte Mainstrecke mit Flussschifffahrtsbetrieb,
- b) den Verbindungskanal, die kanalisierte Altmühl und die kanalisierte Donau bis unterhalb Regensburg mit Kanalschifffahrtsbetrieb,
- c) die Donau unterhalb Regensburgs mit Flussschifffahrtsbetrieb.

Auf dem ersten Hauptabschnitt war ein Regelschleppzug von drei 1200-Tonnen-Kähnen im Anhang eines Schleppdampfers von 300 PS Leistung vorgesehen, auf dem zweiten ein solcher von zwei 1200-Tonnen-Kähnen im Anhang eines Schraubendampfers von 210 PS Leistung und im dritten ein solcher von drei hintereinander geschalteten Kähnen im Bergverkehr bzw. von 3 bis 4 nebeneinander geschalteten Kähnen im Talverkehr im Anhang eines Seitenraddampfers von bis zu 1000 PS Leistung.

Hier war auch erwähnt, dass zwar in dem Kanalprojekte alle baulichen Maßnahmen vorgesehen sind, um gelegentlich ohne erhebliche Umbauten die elektrische Treidelei einrichten zu können; dass aber mit Rücksicht auf die Verwendungsmöglichkeit der vorhandenen Schleppdampferflotten und auf die Unwirtschaftlichkeit des elektrischen Schiffszuges gegenüber dem Dampfschleppbetriebes bei dem zunächst gegebenen Verkehrsumfang vorerst an der Beibehaltung des Schleppdampferbetriebes festzuhalten sei.

Für die Schiffbarmachung der Rhein-Main-Wasserstraße sah die Denkschrift eine reine Kanalisierung des Stromes und die Anlage von Seitenkanälen vor, für die Schiffbarmachung der Donau zog sie drei Möglichkeiten in Betracht, nämlich die Seitenkanalführung, die Kanalisierung und die Niederwasserregulierung.

Auch die Betrachtungen über den Regelquerschnitt waren außerordentlich lehrreich. Für den Regelquerschnitt des Verbindungskanals und der Seitenkanäle der Main- und Donauwasserstraße gab die Denkschrift folgende Maße an:

Wasserspiegelbreite:	.	.	38,00 m
Wassertiefe der Kanalmitte	.	.	3,75 m

Nasser Querschnitt des Kanals	.	.	107,00 m ²
-------------------------------	---	---	-----------------------

Verhältnis zwischen Kanalquerschnitt zum

Eingetauchten Schiffsquerschnitt	.	.	4,75 m ²
----------------------------------	---	---	---------------------

Hinsichtlich der zu kanalisierenden Mainstrecke und der Donau oberhalb Regensburgs sprach sich die Denkschrift für eine 36 Meter breite und bei niederstem schiffbaren Wasserstand mindestens 2,5 Meter tiefe Schifffahrtsrinne aus.

Für die Altmühlkanalisierungsstrecke war ein Querschnitt von 34 Meter Sohlenbreite und mindestens 3 Meter Wassertiefe geplant.

Besondere Maße waren für die Donau unterhalb Regensburgs vorgesehen. Hier sprach die Denkschrift bezüglich der Niederwasserregulierungsstrecke von einer Fahrwasserbreite von mindestens 80 bis 100 Meter und in der Kachlettkanalierungsstrecke von einer solchen von mindestens 110 Metern. Die Fahrwassertiefe sollte in der Kanalisierungsstrecke mindestens 2,5 Meter betragen, in der Regulierungsstrecke sollte sie mit dem jeweiligen Wasserstand der Donau wechseln.

In der Abhandlung über die Schleusenanlagen war gesagt, dass man davon abgesehen habe, mechanische oder hydraulische Hebewerke verwenden zu wollen, dass man vielmehr an den zur Überwindung der Höhenunterschiede seit

Jahrhunderten in Bau und Betrieb bewährten Schleppzugkammerschleusen festgehalten habe.

Als Lichtweiten der Schleusen waren 12 Meter, für die Strecke unterhalb Regensburgs sogar 24 Meter angegeben.

Als nutzbare Länge der Schleusenammern war in der Mainstrecke und im kanalisierten Main unterhalb Aschaffenburg eine solche von 300 Meter, in der Verbindungsstrecke zwischen der Abzweigung vom Main und Regensburg eine solche von 210 Meter, in der kanalisierten Kachletstrecke endlich eine solche von 230 Meter festgesetzt.

Als Gefälle der Schleusen nannte die Denkschrift: am Main 3,5 bis 6,5 Meter, an der Altmühl 4,0 bis 5,5 Meter, an der Donau oberhalb Regensburg 1,8 bis 5,3 Meter, an der Kachletdoppelschleuse 9 Meter Höchstgefälle, beim kleinsten Wasserstand und an den Kanalschleusen 10 Meter.

In der Frage der Stauanlagen vertrat die Denkschrift den Standpunkt, dass im kanalisierten Main und in der Donau oberhalb Regensburgs alle Stauanlagen als Walzenwehre mit Schiffsdurchlass angelegt werden müssten. Für die zu kanalisierende Altmühlstrecke waren Walzenverschlüsse zur Abführung der Hochwassermengen, jedoch kein Schiffsdurchlass vorgesehen. Die Stauanlage im Donaukachlet oberhalb Passaus endlich sollte als Schützenwehr mit 25 Meter weiten geteilten Schützen ausgebildet werden.

Über die Wasserversorgung bemerkte die Denkschrift zunächst, dass für die Flusstrecken des Mains und der Donau auch bei hochentwickeltem Verkehr das für den Schleusenbetrieb erforderliche Wasser stets in hinreichender Menge zur Verfügung stehe, dass dagegen für den Verbindungskanal Wasser benötigt werde. Es wurde sodann dargelegt, dass die Menge des erforderlichen Betriebswassers hier von der Größe des Verkehrs und der dadurch bedingten Schleusungswassermengen, außerdem von den unvermeidlichen Verlusten an den Schleusentoren und von der Versickerungs- und Verdunstungsmenge abhängt. Die Denkschrift kam unter Berücksichtigung aller dieser Momente zu dem Ergebnis, dass beim hochentwickelten Verkehr 25 Kubikmeter pro Sekunde Wasser in die Scheitelhaltung befördert werden müssen.

Für die Beförderung dieser Speisewassermenge zog die Denkschrift sowohl die Zuführung in einem Zubringerkanal mit einem natürlichen Gefälle, als auch die künstliche Hebung (= aufwärts pumpen) des Wassers mittels Pumpbetriebes aus einem tiefer gelegenen Vorfluter in Betracht.

Hinsichtlich der Baukosten endlich stellte die Denkschrift sich auf den Standpunkt, dass eine für alle in Frage kommenden Linien gemeinsame Vergleichsgrundlage geschaffen werden müsse.

Sodann war angegeben, wie die Unterhaltungskosten und die Betriebskosten für die später aufgeführten Zahlentafeln berechnet waren.

Der zweite Abschnitt dieses Kapitels war der Darstellung der verschiedenen Linien gewidmet, es wurde vor allem festgestellt, dass die 40 untersuchten Wahllinien in drei Gruppen zusammen gefasst worden seien, innerhalb deren folgende Linien als die vorteilhaftesten anerkannt wurden:

- a) die Neuburger Linie: Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg-Nürnberg-Stepperg-Neuburg-Saal-Regensburg-Passau-Reichsgrenze,
- b) die Amberger Linie: Aschaffenburg-Wertheim-Mergentheim-Nürnberg-Amberg-Regensburg-Passau-Reichsgrenze,

c) die Beilngrieser Linie: Aschaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Regensburg-Passau-Reichsgrenze.

Sodann wurde die Linienführung und Wasserversorgung dieser drei Linien und Wasserversorgung dieser drei Linien besprochen und eine Zusammenstellung ihrer Hauptmerkmale gegeben ^{*)}.

^{*)} = Siehe Tabelle Seite 127

Nach einem eingehenden Vergleich der drei Linien, den wir aus der Besprechung des Berichts des technischen Ausschusses schon kennen, betonte die Denkschrift, dass der Main-Donau-Stromverband unter eingehender Würdigung aller Vorzüge und Mängel und in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des technischen Ausschusses die Beilngrieser Linie mit Fortsetzung der Mainkanalisierung Wernfeld-Würzburg als die in technischer, finanzieller und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht als am geeignetsten zur Führung der Großschifffahrtstraße anerkannt habe.

Der dritte Abschnitt befasste sich sodann zu nächst mit einer eingehenden Beschreibung der gewählten Linie.

Die Großschifffahrtsstraße benützt von Aschaffenburg bis Wernfeld, sowie in der anschließenden Strecke bis Würzburg das Mainbett und schneidet die Mainschleife zwischen Gemünden und Schweinfurt durch eine Kanalstrecke ab. Diese Kanalstrecke die den Schifffahrtsweg um 75 Kilometer gegenüber der Führung durch das Maindreieck abkürzt, steigt bei Wernfeld über Arnstein aus dem Maintal in das Wertal empor, überschreitet nördlich von Waigolshausen die Wasserscheide zwischen Main und Wern, führt dann auf einer 20 Meter hohen Brücke mit anschließenden Damm über den Main bei Garstadt und erreicht nach Durchschneidung der Ausläufer des Steigerwaldes wieder den Main bei Untereuerheim.

Die Weiterführung geschieht mittels Seitenkanals, an dem sich eine Kanalisierungsstrecke bis Bischberg unterhalb Bamberg anschließt. Bei der Regnitzmündung unmittelbar oberhalb Bischbergs beginnt dann der eigentliche Verbindungskanal. In einem großen Bogen umgeht der Kanal die Stadt Bamberg und führt auf der Ostseite des breiten Regnitztales bis in die Gegend von Forchheim, wo er auf einer Kanalbrücke die Regnitz kreuzt. Die sich östlich der Regnitz ausdehnenden Besiedlungen von Forchheim, Erlangen, Fürth und Nürnberg bereiten der Fortführung des Kanals hier ziemliche Schwierigkeiten. Von Forchheim ab hält sich der Kanal bis südlich von Nürnberg auf der westlichen Talseite, um etwa 11 Kilometer südlich von Nürnberg wieder den Flusslauf zu kreuzen, der nunmehr den Namen Rednitz führt. Dann zieht die Linie über Roth nach Südosten und strebt der Wasserscheide zwischen Main- und Donaugebiet zu. Diese Wasserscheide wird bei Hilpoltstein auf einer Scheitelhaltung mit einer Länge von 14 Kilometer überschritten.

Die Linie überquert sodann das Tal der Schwarzach, zieht sich ins Tal der Sulz und erreicht bei Beilngries das Altmühltal, um in ihm bis Töging als Seitenkanal weiter zu laufen. Hierauf mündet die Linie in die für den bestehenden Ludwigs-Kanal schon kanalisierte Altmühl und folgt ihr bis zur Einmündung in die Donau unterhalb Kelheim. Von hier bis zur Grenze benützt die Linie das Flußbett der Donau. Die kanalisierte Flussstrecke ist nur zweimal durch kurze Seitenkanäle unterbrochen. Das erste Mal ist dies unterhalb Poikam der Fall, da die dort am tiefen Donauufer gelegenen Ortschaften und Oberndorf eine Anstauung des Stromes nicht zulassen. Ein weiterer kurzer Seitenkanal über den sog. Protzenweiher führt die Wasserstraße bei Regensburg an dem Schifffahrtshindernis der alten Steinernen Brücke vorüber, bis sie sich mit dem Unterlauf des Regenflusses vereinigt und diesen benützend wieder in die Donau mündet.

Die Kanalisierung der Donau geschieht von Regensburg bis Hofkirchen, sowie von der Innmündung bei Passau bis zur Reichsgrenze durch Niederwasserregulierung, während das Donaukachlet zwischen Hofkirchen und Passau durch Einbau einer Stau- und Schleusenanlage überwunden wird, die bei Steinbach oberhalb Passau zu errichten ist.

Anschließend wurden in diesem Abschnitt die geologischen Verhältnisse kurz beleuchtet.

Die Wasserscheide durchschneidet Buntsandstein-, Muschelkalk-, Lettenkohle-, Keuper-, schwarze und weiße Jura-, moorige diluvial-, Opalinuston-, Eisensandstein-, Ornaton-, allzuvielen Schotter-, endlich Granit- und Gneis-Formationen.

Als bemerkenswerte Bauwerke wurden besprochen: der Maintalübergang bei Garstadt und die Kanalbrücke über die Regnitz bei Forchheim.

Als Leistungsfähigkeit der Wasserstraße wurde festgestellt bei einer Annahme von 270 jährlichen Schiffstagen: 5.500.000 Tonnen bei Tagesbetrieb, 10.000.000 Tonnen bei Tag- und Nachtbetrieb.

Als Wasserbedarf des Verbindungskanals sowie der Mainseitenkanäle wurde errechnet: eine Menge von 14 Kubikmeter/Sekunde bei 5.000.000 Tonnen jährlichem Verkehr und eine Menge von 20 Kubikmeter/Sekunde bei 2.000.000 Tonnen jährlichem Verkehr.

Die Anlage von Wasserspareinrichtungen hielt die Denkschrift bis zu einem jährlichen Verkehr von 12 Millionen Tonnen nicht für notwendig. Außer der für einen 12.000.000 Tonnenverkehr benötigten Wassermenge von 20 Kubikmeter je Sekunde rechnete die Denkschrift noch mit einem Wasserbedarf von 5 m³/sek. für Bewässerungszwecke. Für die Wasserbeschaffung war die Zuführung der benötigten Menge durch den 89 Kilometer langen Lechzubringer mit natürlichem Gefälle vorgesehen. Auf der Scheitelhaltung war die Aufspeicherung eines größeren Wasservorrates geplant, der im Falle einer Störung der Speisewasserzuführung die Aufrechterhaltung eines mittleren Verkehrs 6 bis 8 Tage lang sichern sollte.

Interessant war auch die Zusammenstellung der Unterhaltungs- und Betriebskosten, die wir hier folgen lassen:

Großschifffahrtsstraße: Aschaffenburg-Wernfeld-Arnstein-Bamberg-Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Regensburg-Passau-Grenze.

Zusammenstellung der Unterhaltungs- und Betriebskosten.

Abschnitt	km	Kosten Unterhalt	Kosten Betrieb	Kosten Personal	Gesamt
1 - Aschaffenburg-Wernfeld	126,725	257.188	51.800	13.200	322.188
2 - Wernfeld - Würzburg	34,520	109.639	18.400	4.730	132.769
3 - Wernfeld Unterteuerheim	53,000	511.283	56.170	44.380	611.833
4 - Unterteuerheim-Haßfurt	13,704	31.715	1.886	90	33.691
5 - Haßfurt-Bamberg	27,843	97.397	15.600	5.060	118.057
6 - Bamberg - Nürnberg	66,650	436.583	60.800	52.980	550.363
7 - Nürnberg-Beilngries-Kelheim-Saal	110,820	917.805	140.000	125.490	1.183.295
8 - Saal - Regensburg	25,694	77.440	11.000	6.820	95.260
9 - Regensburg-Betriebshafen	5,800	27.745	7.700	1.700	37.145
9a - Zubringer Lech-Forchheim	0,000	218.128	15.900	1.770	235.798
10 - Hafen Regensburg -Vilshofen	129,533	49.548	8.400	0	57.948
11- Vilshofen Passau	24,137	149.530	7.200	6.380	163.110
12 - Passau-Grenze	20,005	11.466	0	0	11.466
Summe	638,431	2.895.467	394.856	262.600	3.552.923

Über die Baukosten gibt die im Anhang befindliche Tabelle Aufschluss.

Demnach ergaben sich als Gesamtbaukosten der Beilngrieser Linie einschließlich der Kosten für die Wasserbeschaffung, jedoch ohne Einrechnung der Bau- (= Kredit-)-Zinsen 532,9 Millionen Mark und als jährliche Kosten für Betrieb und Unterhaltung 3,5 Millionen Mark.

Wichtig in diesem Abschnitt waren vor allem auch die Darlegungen über die Ausnutzung der Wasserkräfte an der geplanten Schifffahrtsstraße. Der Gedanke einer Ausnutzung der Wasserkräfte war schon in früheren Untersuchungen manch- mal flüchtig aufgetaucht. Konkrete Formen hatte dieser Gedanke aber erst in den von Oberregierungsrat Kreuzer des Kanalbauamtes im Jahre 1918 ausgearbeiteten Vorschlägen angenommen, die eine Großwasserkraftausnutzung am Main und am Lechzubringer ins Auge fassten. Im April 1919 hatte jedoch die Linienführungskommission des Main-Donau-Stromverbandes beschlossen, von einer Wasserkraftausnutzung im Werntal abzusehen, dagegen an der Kanalstrecke Scheitelhaltung - Bamberg die über den Schleusenbetrieb hinaus verfügbare Wassermenge ohne eine Vergrößerung des Lechzubringers ausnützen ¹⁾. Die Kohlennot der Nachkriegszeit hatte zu einer besonders hohen Einschätzung des Wertes der Wasserkraftanlagen geführt und so stellte sich auch die Denkschrift

hinsichtlich der Frage der Wasserkräfte auf den Standpunkt, dass man alle Gelegenheiten zur Kohleneinsparung auf das bestmögliche Erfassung müsse und dass die Interessen der Schifffahrt -wie die Untersuchungen ergaben- sehr wohl mit der Wasserkraftausnutzung in Einklang gebracht werden könnten.

Es waren daher in der Denkschrift zur Wasserkraftausnutzung vorgesehen:

Flußgebiet	Wasserkräfte in PS
1. Main:	
a) Aschaffenburg - Würzburg	40.000
b) Haßfurt - Bamberg	5.000
2. Altmühl:	2.900
3. Donau:	
a) oberhalb Regensburg	9.900
b) unterhalb Regensburg	42.000
Summe:	99.800

- a) am Main die Staustufen von Aschaffenburg bis Würzburg und von Knetzgau bis Bamberg,
- b) an der Altmühl vier Staustufen zwischen Beilngries und Kelheim,
- c) an der Donau zwei Staustufen oberhalb Regensburg und die zur Kanalisierung des Kachlets angelegte Staustufe bei Stenbach oberhalb von Passau.

Über die Wasserkraftnutzung im Zuge der Beilngrieser Linie gab obige Zusammenstellung Auskunft.

Es war auch bereits an die Möglichkeit gedacht, die reine Kanalstrecke zur wenn auch nur im geringen Umfang möglichen Kraftausnutzung heranzuziehen und zwar war hier die Erzielung einer Wasserkraft von 10 bis 30.000 PS unter Benützung des zu Schleusungszwecken nicht benötigten Betriebswassers vorgesehen ²⁾.

²⁾ = In einer späteren Ergänzung der Denkschrift wurde das Projekt der Nutzung "Wasserkräfte der Kanalstrecke" mit Vergrößerung des Lechzubringers auf 75 m³/sek. behandelt.

Der vierte Teil der Denkschrift ging auf die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Großschifffahrtsstraße näher ein.

Nach einer kurzen Übersicht über die verkehrsgeographische Lage der Wasserstraße behandelte die Denkschrift die Frage der Wettbewerbsfähigkeit des Kanals mit der Eisenbahn und Seeschifffahrt und kam hier unter Anführung eingehender Vergleiche der Berechnungen zu einem für die Wasserstraße sehr günstigen Ergebnis.

Es folgte sodann eine Skizze des Einflussgebietes der Wasserstraße und ein Überblick über die Verkehrsmengen, welche die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße voraussichtlich an sich ziehen würde. Nach den auf Grund der Verkehrsziffern des Jahres 1912/13 angestellten Berechnungen sollten 3,3 Millionen Tonnen für den Kanal gewonnen werden können und zwar aus dem Verkehr:

Nordwestdeutschland - Bayern	1.718.000 Tonnen
Holland/Belgien -Bayern	31.000 Tonnen
Holland und Belgien - Österreich	51.600 Tonnen
Süddeutschland mit Bayern - Österreich	31.500 Tonnen
Nord- und Westdeutschland - Östereich	154.800 Tonnen
Süddeutschland - Ungarn	52.800 Tonnen
Nord- und Westdeutschalnd - Ungarn	33.000 Tonnen
Schweiz - Ungarn	8.300 Tonnen
Serbien, Bulgarien und Rumänien - Deutschland	104.400 Tonnen
Mainverkehr mit Nordwestdeutschland	220.000 Tonnen
Binnenverkehr	419.000 Tonnen
Donauverkehr (ohne Binnenverkehr)	395.000 Tonnen
Mainverkehr zwischen Würzburg und Gemünden	80.000 Tonnen
Summa:	3.299.400 Tonnen

Daneben rechnete man noch mit einem großen neuen Verkehr, der sich erst infolge der neugeschaffenen vorzüglichen Verkehrsverbindung entwickeln würde und der ebenfalls zu einem erheblichen Teile der Wasserstraße zu gute kommen würde. Diesen neu entstehenden, der Wasserstraße zufallenden Verkehr schätzte die Denkschrift auf 1.200.000 Tonnen und stellte somit einen Jahresgesamtverkehr von 4.530.000 Tonnen fest.

Mit der Errechnung dieser Verkehrsmenge gab sich die Denkschrift jedoch noch keineswegs zufrieden. Sie erwartete vielmehr eine natürliche Steigerung des allgemeinen Güterverkehrs im Laufe der Zeit und zwar jährlich um 5 Prozent gegenüber der für 1912/13 errechneten Verkehrsmenge von 1930 ab, in welchem Jahr der Kanal voraussichtlich in Dienst genommen werden könnte.

Natürlich gab man sich keinen Illusionen hin, dass der oben errechnete Verkehr von 3,3 Millionen Tonnen nicht der Anfangsverkehr der Großschiffahrtsstraße sein könnte. Der Anfangsverkehr wurde vielmehr als sehr gering angenommen und seine Steigerung im Laufe der Zeit auf die Eröffnung des Kanals wie folgt geschätzt:

1930 =	1.300.000 Tonnen
1931 =	1.730.000 Tonnen
1932 =	2.750.000 Tonnen
1933 =	3.800.000 Tonnen

Die Entwicklung des Anfangsverkehrs hielt die Denkschrift im Jahre 1933 für abgeschlossen und rechnete von diesem Zeitpunkt ab damit, dass die regelmäßige Verkehrssteigerung voll zur Wirksamkeit kommen würde.

Schätzungsweise sollte demnach der Verkehr betragen:

im Jahre 1935	4.200.000 Tonnen
im Jahre 1940	5.400.000 Tonnen
im Jahre 1950	8.700.000 Tonnen
im Jahre 1955	rund 10.000.000 Tonnen

Nach Darlegungen über die Richtung des Verkehrs, über die Verkehrsbelastung der einzelnen Abschnitte der Großschiffahrtsstraße und über den Durchgangsverkehr des Kanals suchte die Denkschrift den volkswirtschaftlichen Nutzen des Großschiffahrtsweges festzustellen.

An erster Stelle war hier an die durch die Wasserstraße zu erzielende Frachtersparnis gedacht.

Als solche war nach dem Ergebnis der Untersuchungen für den Verkehr in den Jahren 1912/13 unter Einrechnung eines Risikofaktors von 20 Prozent festgestellt:

bei einem Verkehr von	3,3 Millionen Tonnen	= 11.000.000 Mark
bei einem Verkehr von	5,4 Millionen Tonnen	= 18.000.000 Mark
bei einem Verkehr von	10,8 Millionen Tonnen	= 36.000.000 Mark

In zweiter Linie stellte die Denkschrift hier die Einnahme aus Schifffahrtsabgaben in Rechnung, die betragen sollten:

bei einem Verkehr von	3,3 Millionen Tonnen	= 5.000.000 Mark
bei einem Verkehr von	5,4 Millionen Tonnen	= 8.000.000 Mark
bei einem Verkehr von	10,8 Millionen Tonnen	= 16.000.000 Mark

Somit kam man zur Annahme eines rechnermäßig feststellbaren volkswirtschaftlichen Mindestnutzens aus den erzielbaren Frachtkostenersparnissen und den Schifffahrtsabgaben:

von 26.000.000 Mark bei einem Verkehr von 5 Millionen Tonnen und von 52.000.000 Mark bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen.

Neben diesem rechnermäßig zu ermittelnden volkswirtschaftlichen Nutzen rechnete man mit einem wesentlich höheren wirklichen volkswirtschaftlichen um nicht zu sagen weltwirtschaftlichen Nutzen, der sich daraus ergeben musste, dass die neue Wasserstraße auf die unter ihrem Einfluss stehenden Gebiete wirtschaftlich außerordentlich befruchtend wirken und dadurch die Volkswirtschaft und Steuerkraft ganzer Länder heben würde.

Am Schlusse dieses Abschnittes endlich besprach die Denkschrift den Wettbewerb der anderen Wasserstraßen.

Hier kam sie zu dem Ergebnis, dass das Einflussgebiet durch die Kanalisierung des Neckars bis Heilbronn oder durch einen Großschifffahrtsweg von Straßburg bis zum Bodensee nur unbedeutend eingeengt werden würde.

Aber auch hinsichtlich des Elbe-Oder-Kanals oder des Oder-Donau-Kanals gab sie der bestimmten Hoffnung Ausdruck, dass diese Kanäle der Großschifffahrtsstraße keine nennenswerten Verkehrs- mengen entziehen könnten.

Ebenso nahm die Denkschrift an, dass die Main-Donau-Verbindung auch dem Wettbewerb eines Neckar-Donau-Kanals Stand halten könnte, dass im Falle des Ausbaues dieses Kanals höchstens mit einem jährlichen Gesamtverkehrsverlust von 720.000 Tonnen zu rechnen wäre, während andererseits der Rhein-Main-Donau-Kanal den Großschifffahrtsweg durch Württemberg von der Bedienung des Durchgangsverkehrs vollständig ausschließen würde.

Zum Abschluss behandelte die Denkschrift dann noch kurz in einem fünften Teil die Wirtschaftlichkeit des Großschifffahrtswegs und kam hier zu folgendem Ergebnis:

1. Ausgaben (in Millionen)

Baukosten (ohne Bauzinsen)	533,0
Bauzinsen (12%)	64,0
		597,0

Verzinsung und Tilgung (5¼ %)	31,3
Betrieb und Unterhaltung	3,5
Jährliche Gesamtausgaben		34,8

2. Der rechnermäßigige volkswirtschaftliche Nutzen (in Millionen Mark)

Beim 5 Millionen Tonnenverkehr	Beim 10 Millionen Tonnenverkehr
-----------------------------------	------------------------------------

Frachtersparnis	18 Millionen Mk.	36 Millionen Mk.
Schiffahrtsabgaben ..	8 Millionen Mk.	16 Millionen Mk.
Verkauf von elektrischer Kraft	5,4 Millionen Mk.	5,4 Millionen Mk.

Mit diesem Ergebnis war aber bereits für einen Verkehr von 6 Millionen Tonnen - mit dem bestimmt gerechnet werden konnte - ein Ausgleich zwischen den Ausgaben und dem rechnungsmäßig ermittelten zwischen den Ausgaben und dem rechnungsmäßig ermittelten Nutzen des Kanals festgestellt und es war somit vor allem vor allem mit Rücksicht auf den zu erwartenden steigenden Verkehr die Wirtschaftlichkeit des gewaltigen Unternehmens, das in Europa seinesgleichen nicht kennen sollte, nachgewiesen.

6. Die Folgen des Erscheinens dieser Denkschrift: Beratungen und Beschlüsse des Arbeitsausschusses des Stromverbandes, der bayerischen Staatsregierung und des bayerischen Landtags. - Bereitstellung eines 75 Millionen Credits für die Fortführung der Kanalisierungsarbeiten.

Nachdem diese Denkschrift Ende Januar 1920 veröffentlicht worden war, tagte am 31. Januar 1920 unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Dr. von Graßmann im Bamberger Rathaussaal der Arbeitsausschuss des Rhein-Main-Donau-Stromverbandes in einer zweitägigen Sitzung, zu der unter anderem Geheimrat und Abgeordneter Dr. Held, der Präsident Dasch von der Eisenbahndirektion Würzburg, Präsident Zahn des statistischen Landesamtes in München, sowie der Vorkämpfer der bayerischen Wasserkräfte Ingenieur Hallinger aus München erschienen waren.

Der Ausschuss nahm zur Denkschrift eingehend Stellung und billigte sie vollinhaltlich. Was die in der Denkschrift zum ersten Male für einen großzügigen Ausbau vorgesehene Wasserkraftausnützung anbetraf, so stellte sich der Ausschuss hier angesichts der inzwischen weiter fortschreiten- den Inflation, die damals immer noch als Teuerung, als Preissteigerung angesehen wurde, auf den Standpunkt, dass die Ausnützung der Wasserkräfte die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sichern würde. Einstimmig wurde auch die Auffassung vertreten, dass mit Rücksicht auf die bestehende Kohlennot, auf die ungeheure Preissteigerung der Kohle, sowie auf die Notwendigkeit einer Kohlenausfuhr zur Hebung unserer zerrütteten Valutaverhältnisse (= Finanz- u. Staatshaushalte) eine möglichst rasche Inangriffnahme des Unternehmens angeregt werden müsse.

Eine am 1. Februar 1920 ebenfalls in Bamberg (unter dem Vorsitz des Regensburger Oberbürgermeister Bleyer) tagende Vorstandssitzung des Interessentenverbandes billigte einstimmig die Beschlüsse des Arbeitsausschusses und begab sich sodann zu Verhandlungen zwecks Herbeiführung der Inangriffnahme des Werks zur Reichsregierung nach Berlin.

Mittlerweile hatte sich auch die bayerische Staatsregierung mit der Denkschrift beschäftigt und am 21. Februar 1920 dem Landtag den *"Entwurf eines Gesetzes betreffend die Fortführung der Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg und den Ausbau der Donauwasserstraße von Regensburg bis Passau einschließlich Wasserkraftausnützung"* unterbreitet, in dem für die Fortführung dieser Kanalisierungs- und Bauarbeiten die Summen von 75 Millionen Papiermark (PMK *) angefordert wurde.

* = Infolge der damals immer stärker einsetzenden Inflation führen wir nunmehr die Mark-Beträge als Papiermark – PMK - auf.

Im Hinblick auf diese Regierungsvorlage berief Geheimrat Dr. Held als Vorsitzender des Finanzausschusses des bayerischen Landtages auf Sonntag, den 22. Februar 1920, vormittags 10 Uhr die Mitglieder des Finanz- und des Wirtschaftsausschusses in den Sitzungssaal des Landtags zu einer informativ Besprechung der Denkschrift und der zu erwartenden Regierungsvorlage ein. Auf Grund des Wunsches des

Landtages und der Regierung lud Dr. Held außerdem noch Vertreter des Stromverbandes sowie weitere interessierte Kreise, vor allem führende Männer der Industrie, zu dieser Sitzung ein.

Abgeordneter Geheimrat Dr. Held eröffnete die Sitzung und wies in längeren Ausführungen, in der er auch auf die geschichtliche Entwicklung des Rhein-Main-Donau-Projekts, auf die Arbeiten des Stromverbandes, auf die neu aufgetauchten Pläne der Wasserkraftausnutzung und auf die Kämpfe für das Projekt mit Berlin einging, vor allem darauf hin, dass der Hauptzweck der Aussprache die Propaganda für das große Rhein-Donau-Projekt sei.

Die Redner Dr. Dasch, Dr. von Graßmann und Zeitler setzten sich an Hand eingehender Referate tatkräftig für die Ausführung des Unternehmens ein. In der weiteren Aussprache ergaben sich dann noch vielfach Widerstände gegen das Projekt hinsichtlich der gewählten Linienführung. Schließlich wurde aber von der Versammlung bei zwei Stimmenthaltungen gegen eine Stimme angenommen:
"Die heute im bayerischen Landtage versammelten Mitglieder des Landtages und Vertreter des Main-Donau-Stromverbandes, bayerischer Städte und Handelskammern sowie anderer Interessenten haben nach eingehender Beratung der Denkschrift des Rhein-Main-Donau-Stromverbandes über den Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau folgende EntschlieÙung gefasst:
I. Den Grundlagen des Entwurfs und der in der Denkschrift empfohlenen Linienführung des Groß-Schiffahrtsweges Aschaffenburg-Wernfeld-Bamberg-Nürnberg-Beilnries-Kelheim-Regensburg- Passau-Grenze mit Fortführung der Mainkanalisierung Wernfeld-Würzburg wird zugestimmt unter der Bedingung, dass durch Ausbau des Lechzubringers oder von Kelheim aus durch Ausbau der Wasserkraft und Kanalstrecke Kelheim-Ingolstadt-Neuburg für das 1200 Tonnen-Schiff die Kreise (= Bezirke) Schwaben und Oberbayern und damit insbesondere die Städte Augsburg und München jetzt schon genügend bei Feststellung des Projekts berücksichtigt werden.
II. Die Kanalverbindung wird als die zweckmäßigste und den Interessen der ganzen Volkswirtschaft des Deutschen Reichs dienliche Main-Donau-Verbindung anerkannt.
III. Die Versammlung erwartet die sofortige Inangriffnahme und Durchführung der Bauarbeiten.
VI. Sie fordert, dass beim Übergang der Wasserstraßen auf das Reich ⁴⁾ dieses dem Ausbau der süddeutschen Wasserstraßen die gleiche förderliche Behandlungen angedeihen lässt, wie den norddeutschen Wasserstraßen".

⁴⁾ = Artikel 97 in Verbindung mit Artikel 171 der Reichsverfassung

Am 23. Februar 1920 nahm der Finanzausschuss des bayerischen Landtags zu der von der Staatsregierung eingebrachten, oben erwähnten Kreditvorlage Stellung und beschäftigte sich im Zusammenhang damit eingehend mit der Denkschrift des Stromverbandes.

Der Berichterstatter Abgeordneter Dr. Held führte zunächst aus, dass die Regierungsvorlage und die Denkschrift des Stromverbandes voneinander ganz unabhängig seien und dass die in der Denkschrift angenommene Linienführung noch keine Festlegung für die Staatsregierung bedeute. Auf jeden Fall aber dürfe man die ganze Angelegenheit mit Rücksicht auf die Konkurrenzprojekte nicht mehr zum Stillstand kommen lassen.

Nachdem der Mitberichterstatter Abgeordneter Dr. Dirr konstatiert hatte, dass die Denkschrift noch einer eingehenden Prüfung durch einen möglichst weiten Interessenkreis bedürfe, teilte der Berichterstatter Geheimrat Dr. Held einen Antrag des Oberbürgermeister Wächter aus Bamberg mit, wonach in das Projekt der Kanalisierung nicht nur bis Würzburg, sondern auch bis Bamberg, einschließlich der Abzweigung Wernfeld-Würzburg, aufgenommen werden solle.

Nach einer lebhaften Debatte, vor allem über diesen Antrag sowie auch über die Stromverbandsdenkschrift, in der unter anderem auch der Verkehrsminister von Frauendorfer und Geheimrat Dr. von Graßmann das Wort ergriffen hatten, bewilligte der Ausschuß schließlich die Regierungsvorlage und stimmte dem Projekt des Stromverbandes über die Linienführung des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau zu.

Am 24. Februar 1920 beschloss auch der Landtag in seiner Vollsitzung der Regierungsvorlage zuzustimmen und stellte so die vorläufige Inangriffnahme des Ausbaues der Großschiffahrtsstraße sicher ⁵⁾.

⁵⁾ = Die Verkündung dieses vom Landtag als dringend im Sinne des § 77 Abs. I der Verfassung bezeichneten Gesetzes erfolgte am 16. April. Gesetz- und Verordnungsblatt Jahrgang 1920, Nr. 25, Seite 151.

7. Kämpfe mit der Reichsregierung um die Durchführung des Projekts. - Bereitstellung von Reichsmitteln für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße.

Unterdessen war der Stromverband eifrig bestrebt sich für sein Projekt auch die Hilfe des Reiches zu sichern. Dies war umso nötiger, als es Württemberg gelungen war die maßgebenden Reichsstellen bereits lebhaft für sein Rhein-Neckar-Donau-Projekt zu interessieren.

Der Arbeitsausschuss des Stromverbandes -vor allem vertreten durch Geheimrat Dr. Held, Eisenbahnpräsident Dasch, Ministerialdirektor Dr. von Graßmann, Oberbürgermeister Wächter und Ingenieur Hallinger- verhandelte in der Zeit vom 9. bis 12. März 1920 eingehend mit dem Reichspräsidenten, dem Reichskanzler und dem Reichsverkehrsminister und kündigte der Reichsregierung die Einbringung einer ausführlichen Vorlage über das Rhein-Main-Donau-Projekt an.

Im April setzte sich dann auch die bayerische Regierung, veranlasst durch das von den Berliner Stellen dem württembergischen Projekt bewiesene Entgegenkommen, für das Projekt des Stromverbandes ein und beauftragte den bayerischen Gesandten in Berlin, von der Reichsregierung bei der Einbringung der Neckar-Vorlage in der Nationalversammlung eine bestimmte Erklärung darüber zu verlangen, dass die unerwartete Vorlage des Neckar-Projekts die Durchführung der bayerischen Großschiffahrtsstraße nicht beeinträchtigen würde und dass die Reichsregierung letztere ebenso finanziell fördern und beschleunigen würde wie die Neckarkanalisation, sobald Bayern die gleichen Voraussetzungen für die Ausführung seiner Pläne nachweise.

Zugleich wurde vom bayerischen Gesandten die Einbringung einer bayerischen Vorlage für die nächsten Tage in Aussicht gestellt.

Bereits am 17. April gab der Reichsverkehrsminister in der Sitzung des Haushaltsausschusses der Nationalversammlung bei Beratung des Neckarkanalisationprojektes an den bayerischen Gesandten Dr. von Pregger eine dem bayerischen Ersuchen entsprechende Erklärung ab.

Nachdem dann tatsächlich für die Herstellung der Neckarkanalisation von Mannheim bis Plochingen in dem vorläufigen Reichshaushalt für das Jahr 1920 bereits ausgiebige Mittel in Höhe von 10 Millionen Mark zur sofortigen Inangriffnahme des Werks eingestellt worden waren ⁶⁾, richtete am 19. April die bayerische Regierung an den Reichskanzler folgenden bereits angekündigten Antrag:

"I. Das Reich wolle die Mittel bereit stellen zur Erbauung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg über Wernfeld-Arnstein und Bamberg bis nach Nürnberg unter gleichzeitiger Fortsetzung der Mainkanalisation von Wernfeld bis Würzburg und für den Ausbau der Donau von Kelheim bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau. Ein ausreichend groß bemessener Teilbetrag hierfür soll noch in den Reichshaushalt für 1920/21 gestellt werden.

2. Demgemäß soll der von dem bayerischen Landtag mit Beschluß vom 24. Februar des Jahres für die Fortführung der Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg und den Ausbau der Donauwasserstraße von Regensburg bis Passau einschließlich der Wasserkraftausnutzung bereitgestellte Teilbetrag von 75 Millionen Mark ^{6a)} auf das Reich übernommen werden und zwar einschließlich derjenigen Beträge, die aus diesem Kredit für die Wasserstraße im Rahmen des Ausbautwurfes bis zum Zeitpunkt der Übernahme schon verwendet seien".

"3. Mit den in Ziffer 1. genannten Arbeiten soll sofort begonnen werden; die Ausführung soll nach Maßgabe der technischen Grundlagen geschehen, die je in dem beigegebenen Entwurf des Verkehrsministeriums vom Februar 1920 enthalten sind".

⁶⁾ = Gesetz vom 8. Mai 1920; Reichsgesetzblatt, Seite 917

^{6a)} = Vergl. auch Seite 149

Dieser Antrag war mit einer ausführlichen Begründung versehen, in der vor allem verlangt wurde, die bayerischen Wasserstraßen in gleicher Weise wie die württembergischen Projekte zu fördern und in der Überlegenheit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße gegenüber anderen Projekten dargetan war. Auf die der Reichsregierung und den Mitgliedern der Nationalversammlung zu- gegangene Denkschrift des Stromverbandes wurde dabei Bezug genommen.

Inzwischen hatte die bayerische Regierung dem Landtag einen neuen Gesetzentwurf in Vorlage gebracht, in dem die Ausdehnung des Kredites von 75 Millionen PMk - der mit Gesetz vom 16. April 1920 für die Fortführung der Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg und den Ausbau der Donauwasserstraße von Regensburg bis Passau einschließlich Wasserkraftausnutzung zur Verfügung gestellt worden war - auch auf die Vorarbeiten für die Ausführung einer Großschiffahrtsstraße von Wernfeld über Bamberg bis Nürnberg und dem Ausbau der Donau von Kelheim bis Regensburg und von Passau bis zur Reichsgrenze einschließlich Wasserkraftausnutzung vorgesehen war.

Diesem Gesetzentwurf erteilte der Landtag am 2. Juni 1920 in Ergänzung seines Beschlusses vom 24. Februar dieses Jahres seine Zustimmung und ermächtigte die Staatsregierung zugleich, von dem für die Durchführung von Teilstrecken der Großschiffahrtsstraße Main-Donau genehmigten Betrag von 75 Millionen Pmk. bis zu 3 Millionen PMk. für Propagandazwecke zu verwenden ⁷⁾.

⁷⁾ = Das Gesetz, das vom Landtag wiederum als dringend bezeichnet worden war, wurde am 26. Juni 1920 verkündet. - Gesetz- und Verordnungsblatt Jahrgang 1920; Nr. 40, Seite 349

Während so die bayerische Volksvertretung ihrerseits bemüht war alles zu tun, um die Durchführung der Großschiffahrtsstraße zu sichern, hatte der Arbeitsausschuss des Main-Donau-Stromverbandes mit den Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und des Reichsfinanzministeriums (Ministerialdirektor Dr. Sympher, Geh.

Oberregierungsrat Dr. Schultze, Geh. Oberbaurat Ottmann und Geh. Regierungsrat Reuß) eine weitere für Bayern sehr erfolgreiche Besprechung gehabt.

Die Reichsregierung hatte sich nämlich in Beantwortung des oben erwähnten - im April gestellten - bayerischen Antrags zu folgender Zusage entschlossen:

"Die Reichsregierung wird im ersten Ergänzungsnachtrag ⁸⁾ zu dem zur Zeit dem Reichsrat vorliegenden Notetat für Juli-September 1920 folgende Forderung einbringen, über die, wie über den Notetat, noch vor Auseinandergehen des Reichstags (10. Juli) im Reichstag und im Reichsrat entschieden werden soll:

Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für Wasserstraßen:

Im außerordentlichen Haushalt:

Für den Bau einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Bamberg, dem Ausbau der Donau bis zur Reichsgrenze bei Passau einschließlich der Verwertung der an dieser Wasserstraße zu gewinnenden Wasserkräfte:

Erster Teilbetrag 10 Millionen Mk".

Diese Zusage der Reichsregierung wurde dadurch erfüllt, dass die fragliche Vorlage im Reichstag eingebracht und im Rahmen des *"Gesetzes betreffend die weitere vorläufige Regelung des Reichshaushalts für das Rechnungsjahr 1920"* (Nothaushaltsgesetz) genehmigt wurde ⁹⁾.

⁸⁾ = Siehe Erläuterungen zur Reichstagsdrucksache Nr. 190, betreffend *"Weiter Ergänzungen zum Entwurf eines Gesetzes betreffend die weitere vorläufige Regelung des Reichshaushalts für das Rechnungsjahr 1920"*. XI. Reichsverkehrsministerium, außerordentlicher Haushalt, Seite 14.

⁹⁾ = Gesetz vom 8. Mai 1920; RGBl, S. 917

Diese 10 Millionen stellten den ersten Teilbetrag der Position von 50 Millionen dar, die für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße Aschaffenburg-Bamberg und Kelheim-Passau-Reichsgrenze im Reichshaushalt von 1920 eingesetzt und bewilligt waren ¹⁰⁾.

¹⁰⁾ = Haushaltsgesetz für 1920 vom 2. April 1921; RGBl. S. 375; vergl. auch die *"Erläuterungen zum Reichshaushalt 1920"* Reichstagsdrucksache Nr. 190

Auf Drängen Bayerns, das sich durch das rege Interesse des Reichs an der Neckarkanalisation benachteiligt fühlte, sah sich das Reich veranlasst die Fortführung der Main-Donau-Kanalisationen zunächst auf seine Kosten zu übernehmen und weiterzuführen und traf hierüber auch mit Bayern entsprechende Vereinbarungen ¹¹⁾. Doch suchte das Reich angesichts seiner eigenen angespannten Finanzlage die Bildung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens -entsprechend den früher vom Stromverband gemachten Vorschlägen- in die Wege zu leiten, das die Kanalbauten unter Beteiligung des Reichs und der in Betracht kommenden Länder weiter fördern und ausführen sollte. Da sich die auf Gründung dieses gemischtwirtschaftlichen Unternehmens abzielenden Verhandlungen sehr in die Länge zogen, der Stand der Bauarbeiten aber ein gänzlich oder auch nur teilweises Einstellen der bereits begonnenen Arbeiten nicht erlaubte und außerdem die große Zahl der Erwerbslosen gebieterisch die Schaffung von Arbeitsgelegenheiten erforderte, so sollte diese 50 Millionen-Position im Notetat der Weiterführung der bereits von Bayern begonnenen Kanalisationen an der Donau und am Main dienen und so auch eine Entlastung des Arbeitsmarktes herbeiführen ¹²⁾.

¹¹⁾ = In diesen Vereinbarungen mit dem Reich hatte sich auch Bayern bereit erklärt, die ihm zur Verfügung wertvolle Gefällstufe des Donaukachlets bei Steinbach zum Zwecke der Finanzierung der bayerischen, vom Reich übernommenen Wasserstraßenbauten auf das Reich zu übertragen.

¹²⁾ = Nennenswerte Arbeiten wurden jedoch noch nicht in Angriff genommen. Von den 50 Millionen Pmk. hat das bayerische Innenministerium, dem die Summe zur Verfügung gestellt wurde - wie aus einer gegen Schluss unserer Arbeit veröffentlichten Übersicht hervorgeht - nur 13.317.533,13 Pmk., verwendet.

8. Annahme eines Reichsgesetzes über die Zwangsenteignung des Baugeländes an der Großschiffahrtsstraße.

Am 2. August hatte die Reichsregierung auch einen *"Gesetzentwurf über die Enteignung von Grundeigentum und über die Beitragsleistung bei der Kanalisation des Neckar von Mannheim bis Plochingen und des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, sowie zum Ausbau der Donau von Passau bis Kelheim"* im Reichstag eingebracht.

Dieses Gesetz sollte dem Reich zwecks beschleunigter Beschaffung des für die Bauausführung der genannten Wasserstraßen erforderlichen Geländes das Zwangsenteignungsrecht sichern. Insbesondere bestimmte der § 2, dass dem Reiche das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Eigentums auch hinsichtlich der Grundstücke oder Rechte an Grundstücken zustehen sollte, die zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten Zwecke, insbesondere auch zur Beschaffung von Siedlungsgelände zu beiden Seiten der Wasserstraße, der Seitenkanäle und der Häfen benötigt würden.

Die Ausübung dieses Rechts war, sofern es sich um die Förderung anderer Zwecke als der Verkehrsentwicklung handelte, an die Zustimmung des Landes gebunden. Soweit das Reich das Enteignungsrecht nicht für sich in Anspruch nehmen würde, sollte auf Verlangen des Landes zugunsten desselben oder zugunsten von Kommunalverbänden,

Gemeinden oder gemeinnütziger Vereinigungen davon Gebrauch gemacht werden ¹³⁾. Nach § 5 sollten zur Deckung der dem Reiche entstehenden Kosten auch die Eigentümer und Benutzer von Grundstücken herangezogen werden, denen aus der Erstellung oder Verbesserung von Wasserstraßen durch das Reich andere als verkehrswirtschaftliche Vorteile erwachsen würden. Die Heranziehung der Beteiligten sollte durch ein besonderes Reichsgesetz geregelt werden ¹⁴⁾.

¹³⁾ = Die Rechte aus § 2 wurden später im "Main-Donau-Vertrag" vom 13. Juni 1921 (Ziffer 11) an die Rhein-Main-Donau AG übertragen.

¹⁴⁾ = Ein solches Gesetz ist jedoch nie ergangen.

Bevor der "Gesetzentwurf über die Enteignung von Grundeigentum und über die Beitragsleistung bei Kanalisierung des Neckars und des Mains und des Ausbaues der Donau" den Reichsrat beschäftigte, hatte Ministerialdirektor Dr. von Graßmann noch besondere Instruktionen ausgearbeitet, auf Grund deren der Entwurf noch eine Reihe wichtiger Änderungen erfuhr.

Das Gesetz selbst wurde am 3. August 1920 vom Reichstag in dritter Lesung angenommen und unterm gleichen Tag im Reichsgesetzblatt ¹⁵⁾ verkündet.

¹⁵⁾ = RGBl. Jahrgang 1920, Nr. 181

9. Kämpfe um die Linienführung und um die vermehrte Erzeugung von elektrischer Kraft an den Staustufen.

Während so die bayerische Regierung, die Reichsregierung und der Stromverband eifrig bestrebt waren, das große Projekt zu fördern, war in Bayern der Kampf gegen die vom Stromverband geplante Kanalführung auf der ganzen Linie entbrannt. Vor allem war es hier der Kanalverein, bzw. sein Geschäftsführer K.G. Steller, der zwar noch im März 1920 in den "Mitteilungen des Bayerischen Kanalvereins" das Rhein-Main-Donau-Projekt eifrig gegen die württembergischen Kanalpläne verteidigt hatte, nun aber die Linienführung über Beilngries scharf bekämpfte und so ernst zu nehmende Meinungsverschiedenheiten für das Gesamtunternehmen heraufbeschwor. Dieser Kampf zog sich bis in das Jahr 1921 hinüber. Es sei hier nur an die 29. Hauptversammlung des Kanalvereins vom 15. Februar 1921 zu Ingolstadt erinnert, auf der energisch eine Entscheidung zu Gunsten der Stepperger Linie gefordert wurde.

Dass dieser Kampf für Bayerns Interessen sehr schädigend war und eine Förderung des fertigen württembergischen Projekts bedeutete, bedarf wohl keiner Erörterung.

Dadurch nämlich, dass sich der Bayerische Kanalverein den Anschein gab, als stehe hinter ihm die öffentliche Meinung und missbillige somit das Projekt des Main-Donau-Stromverbandes, wurde nicht nur in Bayern, sondern auch im Rheingebiet und im Gebiete des Untermains eine für das Projekt schädliche Verwirrung angerichtet, ganz zu schweigen von dem üblen Eindruck, den die Unstimmigkeiten innerhalb der bayerischen Interessenten in Berlin machten.

Aber noch ein weiteres Moment macht sich in dem Kampf Bayerns um sein Projekt und um seine eigensten Interessen hemmend bemerkbar.

Im Herbst 1920 hatte der bekannte Ingenieur Hallinger eine von ihm verfasste Denkschrift über die "*Großwasserkräfte an der Main-Donau-Wasserstraße in Bayern 800 000 PS*" im Druck herausgegeben ¹⁶⁾. In sehr ausführlichen technischen Darlegungen hatte er über das Projekt des Stromverbandes weit hinausgehend einen groß angelegten Ausbau der Rhein-Main-Donau-Verbindung zur Kraftwasserstraße gefordert, um die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens unbedingt sicher zu stellen. Trotz der Zugehörigkeit Hallingers zum technischen Ausschuss und zum Arbeitsausschuss des Main-Donau-Stromverbandes war nun wegen der Herausgabe dieser Denkschrift zwischen Hallinger und dem Stromverband ein heftiger Streit entbrannt, der ebenfalls dem Gesamtprojekt und seiner endlichen Durchführung sehr abträglich war. Noch vor Veröffentlichung der Hallinger'schen Denkschrift hatte in

einer Sitzung des Arbeitsausschusses des Main-Donau-Stromverbandes in München am 27. September 1920 Dr. von Graßmann den Verfasser ersucht, die Denkschrift vorerst zurückzustellen, da es dem Projekt nicht wenig schaden würde, wenn von einer dem Main-Donau-Stromverband so nahestehenden Seite die Unwirtschaftlichkeit des vom Main-Donau-Stromverbandes betriebenen Planes in einer Druckschrift öffentlich behauptet würde.

Doch war die Bitte Dr. Graßmanns vergebens geblieben. Die Kämpfe mit Hallinger zwangen Bayern zunächst einmal zu versuchen, die Angelegenheit selbst in Ordnung zu bringen, bevor man sich beim Reich wieder für den Ausbau der Großschiffahrtsstraße und die Beschaffung der hierzu nötigen Mittel verwandte. Die Folge des Vorstoßes des Ingenieurs Hallinger waren denn auch, dass am 1. März 1921 der Staatshaushaltsausschuss des bayerischen Landtags den Beschluss fasste, eine erneute Prüfung der Linienführung zu empfehlen. Auch das mit dem Projektierungsarbeiten betraute Kanalbauamt in München hatte sich inzwischen mit einer neuerlichen Überprüfung des Großschiffahrtsplanes, vor allem hinsichtlich der Wasserkraftgewinnung, beschäftigt.

¹⁶⁾ = Bereits am 17. Oktober 1919 hatte Ingenieur J. Hallinger den Plan einer Großwasserkraftausnutzung an der Rhein- Main-Donau-Wasserstraße in Nr. 421 der *"Münchener Neuesten Nachrichten"* entwickelt. Dieser Plan stützte sich hauptsächlich auf die folgenden Grundgedanken:

1. Der wirtschaftliche Wert des Kanals und seine Bedeutung soll durch Miteinbeziehung der Wasserkraft wesentlich gesteigert und die Schifffahrt durch Übernahme eines Teils der Baulasten auf die Wasserkraft entlastet und gefördert werden.
2. Die zur Überführung bestimmten Gewässer sollen nicht wie bisher gedacht und vorgesehen war, auf das im Süden vorhandene kleine Gefälle von etwa 80 m, sondern auf das im tiefgelegenen Main hinab erreichbare Gefälle von 320 bis 330 m, also mit einem Gefällsgewinn von 230 bis 240 m ausgenutzt werden.
3. Unter Ausschaltung der beschränkten elektrischen Fernübertragung soll mit dem Kanalsystem des Main-Donau-Kanals die bedeutsame Wasserkraft von 500.000 PS weit nach Norden und nach Hessen vorgeschoben und dort für die Eisenbahndirektionsbezirke Mainz, Frankfurt, Kassel, Darmstadt, Würzburg und Nürnberg, sowie für die dortigen Städte und deren Umgebungen nutzbar gemacht werden. In seinen Einzelheiten hat Hallinger diesen Plan - wie er dem Verfasser des Buches mitteilte - erstmalig anlässlich der Sitzungen des Stromverbandes in Bamberg vom 23. Bis 25. Oktober 1919 vorgetragen.

Damit waren jedoch die Kämpfe noch nicht abgeschlossen, sondern tobten unentwegt weiter.

In einer Sitzung am 2. April 1921 beschäftigte sich der Arbeitsausschuss des Stromverbandes eingehend mit der Stellungnahme des Bayerischen Kanalvereins. Der Vorsitzende Dr. von Graßmann verlas den Text einer Eingabe des Bayerischen Kanalvereins an das Staatsministerium des Innern, in der behauptet wurde, der Kanalverein habe die Idee der Ausnutzung der Wasserkräfte im Zuge des Main-Donau-Kanals aufgebracht, und legte dar, dass das Nebeneinanderarbeiten der beiden Verbände nur zur Verwirrungen in der öffentlichen Meinung führe.

Dr. Graßmann stellte fest, dass es nicht Aufgabe des Stromverbandes sei, sich mit dem Kanalverein gleichsam wie mit einem Kontrollorgan auseinanderzusetzen.

Dr. von Graßmann vertrat dann den Standpunkt, dass die Stepperger Linie für den Stromverband abgetan sei und dass man keine Veranlassung habe nochmals darauf zurückzukommen.

In einem ähnlichen Sinne äußerte sich auch Geheimrat Dr. Held zu diesem Widerstreit Kanalverein-Stromverband. Er betonte vor allem, dass der Main-Donau-Stromverband vom Landtag und von der Regierung zum Träger des Rhein-Main-Donau-Gedankens bestellt worden sei, während vom Kanalverein überhaupt nicht die Rede war. Auch seien es einzig und allein die Ausschüsse des Stromverbandes gewesen, denen man die Auswahl unter den drei Wahllinien übertragen habe. Der Kanalverein habe sich an den Arbeiten des Stromverbandes weder durch materielle noch durch geistige Beihilfe beteiligt, er halte nur jedes Jahr eine große Gesellschaftstagung ab, ohne für die Sache selbst viel Ersprießliches zu leisten.

Noch ein zweites Mal, nämlich in der Sitzung vom 2. Juli 1921, musste sich der Stromverband mit dem Verhältnis des Kanalvereins zum Stromverband beschäftigen. Nach einer lebhaften Debatte, in der vor allem Dr. Luppe für den Kanalverein eintrat, konnte jedoch hier bereits an den Versuch zur Beilegung dieses unfruchtbaren

Streites gedacht werden. Infolge einer gewissen versöhnlichen Haltung der Vertreter des Kanalvereins beschloss man einen kleinen Ausschuss, bestehend aus dem Abgeordneten Geheimrat Dr. Held, Oberbürgermeister Wild und Eisenbahnpräsidenten Dasch zu bilden, der mit dem Kanalverein über die Einstellung des Kampfes verhandeln sollte.

Auch mit den Polemiken Hallingers musste sich der Arbeitsausschuss noch öfters befassen und so wertvolle Zeit unfruchtbareren Streite um Theorien opfern. In der gleichen Sitzung vom 2. Juli 1921 traten vor allem der Generaldirektor des Bayerischen Lloyds (= Schiffsreederei) Dr. von Donle und Wertbesitzer Ruthof gegen das Projekt Hallingers auf und erhoben im Namen der Donauschiffahrt Einspruch gegen die Einschränkung der Schiffbarkeit auf der Donau durch derartige Pläne. Hallinger versuchte zwar sein Projekt nach Möglichkeit zu verteidigen, fand aber hierbei nicht die Unterstützung der Versammlung. Schließlich beantragte Geheimrat Dr. Held, um eine Mittellösung zu finden, folgende EntschlieÙung:
"Der Strombeirat stellt sich auf den Standpunkt, dass anstatt der von Hallinger geplanten 150 Kubikmeter mit einer solchen von 75 Kubikmetern zu rechnen ist".
Dieser Antrag fand widerspruchslose Annahme und brachte damit die Kontroverse Hallinger - Stromverband zu einem beide Teile zufriedenstellenden Abschluss.

Aus dem Bestreben der Welt nicht länger das traurige Schauspiel einer unschönen Polemik im eigenen Lager zu bieten und mit Rücksicht auf die -unten noch näher erörterten- Verhandlungen mit dem Reich wegen der Übernahme der Wasserstraßen und der Weiterführung des Ausbaues Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße suchte man sich dann auch mit dem Kanalverein zu einigen. Der durch Beschluß vom 2. Juli eingesetzte engere Ausschuss, der durch eine Besprechung die Beilegung der Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bayerischen Kanalverein und dem Main-Donau-Stromverband herbeiführen sollte, beraumte auf den 4. Juli eine gemeinsame Besprechung zwischen den Vertretern des Stromverbandes und Kanalvereins ins Verkehrsministerium an. In dieser Besprechung waren vom Stromverband die bereits oben genannten Mitglieder des Ausschusses Geheimrat Dr. Held, Oberbürgermeister Wild und Eisenbahnpräsident Dasch anwesend.
Der Kanalverein hatte als Vertreter: 1. Bürgermeister Dr. Luppe, Rechtsrat Conrad und Baurat Sametscheck entsandt.

Nach einer eingehenden Beratung der schwebenden Differenzen erklärten sich die Vertreter des Main-Donau-Stromverbandes bereit, folgende Vorschläge dem Verbande zur Annahme zu empfehlen:

1. Das vom technischen Ausschuss des Bayerischen Kanalvereins gesammelte neue Material über die Linienführung auf den zwei strittigen Strecken wird von dem technischen Ausschuss des Stromverbandes, zu dessen Mitglied Herr Baurat Sametscheck inzwischen gewählt ist, einer nochmaligen Prüfung unterzogen.
2. Ergibt die Prüfung, dass an der Linienführung Werntal-Beilngries festzuhalten ist, so wird der Stromverband die Herstellung eines Stichkanals von Würzburg bis Kitzingen für das 675-Tonnenschiff in seine Projektierung einbeziehen und ferner in eine eingehende technische und wirtschaftliche Untersuchung eintreten, ob der Lechzubringer als Großschiffahrtsweg ausgebaut werden kann.
3. Herr Baurat Sametscheck wird in den Arbeitsausschuss des Stromverbandes gewählt.

Unter der Voraussetzung, dass diese Vorschläge vom Stromverband angenommen würden, erklärte sich der Kanalverein für sich und seine Ortsgruppen bereit, auf jede weitere Erörterung der Meinungsverschiedenheiten über die Linienführung zu verzichten und sich ebenso wie der Stromverband aller gegenseitigen Angriffe und Befehdungen zu enthalten; auch an die Presse wurde eine die Beilegung der Meinungsverschiedenheiten betreffende Mitteilung gegeben und damit der für das Rhein-Main-Donau-Projekt so abträgliche Streit insbesondere über die Linienführung zugunsten der vom Stromverband vorgeschlagenen Beilngrieser Linie zunächst beendet.

10. Die Erfolge des Main-Donau-Stromverbandes.

Trotz der großen Schwierigkeiten, die diese Streitigkeiten gebracht hatten, war die Tätigkeit des Stromverbandes nicht erfolglos geblieben. Insbesondere wurde durch die Denkschrift des Stromverbandes über die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau das Interesse der breiten Öffentlichkeit und nicht zuletzt der maßgebenden Stellen erneut auf das Projekt gelenkt und die Grundlagen für die Verhandlungen mit dem Reich geschaffen.

In jahrelanger anstrengender Arbeit hatte der Stromverband, der Finanzierungsausschuss desselben und vor allem sein zielbewusster 1. Vorsitzender, Ministerialrat Dr. von Graßmann, unterstützt durch eine Reihe von Mitarbeitern, dafür gesorgt, dass man für die notwendigen Berechnungen, die Bauabschnitte und die Finanzierung des Gesamtunternehmens -hier spielte besonders die Finanzierung durch die Kraftwerke eine Rolle- eine sichere Grundlage hatte und dass man auf dieser Grundlage die erforderlichen Verhandlungen führen konnte. Die Verhandlungen mit dem Reich drohten mehr als einmal ins Stocken zu geraten, allein dank der Umsicht der leitenden Männer des Stromverbandes gelang es immer wieder die Verhandlungen erfolgreich fortzusetzen.

Im ersten Halbjahr 1921 fanden neben den aufreibenden Kämpfen im eigenen Lager um die Linienführung und die Verwertung der elektrischen Kraft mit dem Reich langwierige Verhandlungen anlässlich des Übergangs der Wasserstraßen auf das Reich statt, auf die wir im nächsten Abschnitt noch ausführlich zu sprechen kommen.

Auf Antrag des technischen und wirtschaftlichen Ausschusses setzte der Stromverband mit Rücksicht auf diese Verhandlungen zur weiteren Vorbereitung der Finanzierung des Projekts und zur Prüfung der Unterlagen einen Finanzausschuss ein, in dem Geheimrat Dr. Held, Oberbürgermeister Dr. Landmann, Oberbürgermeister Wächter, Dr. Eindrucks, Ministerialdirektor Dr. von Graßmann, Reedereibesitzer Stenz aus Mainz, Ministerialdirektor Dr. Gleichmann, Ministerialrat Wandt und Bankier Gutleben gewählt wurden.

Die Verhandlungen betreffend Gründung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens machten auch im Anfang des Jahres 1921 noch keineswegs die gewünschten Fortschritte. Insbesondere bereitete die Finanzierung desselben große Schwierigkeiten, weil bei den damaligen Verhältnissen des Kapitalmarktes nicht beurteilt werden konnte, ob das Privatkapital durch Ausgabe von fest- verzinslichen Obligationen in größerem Umfang zur Aufbringung der erforderlichen großen Mittel herangezogen werden konnte.

Man rechnete bereits damals mit der Möglichkeit, dass sich die Gründung des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens -und damit auch die Lösung des Finanzierungsproblems durch dieses- noch bis Ende des Rechnungsjahres 1921 verzögern würde, so dass es, wie des Zusammenhangs halber gleich hier erwähnt sei, nötig war, im Reichshaushaltsgesetz für 1921 nochmals einen Betrag von 120 Millionen Mark für die Weiterführung der Arbeiten zu genehmigen¹⁷⁾ und so die Finanzierung der Kanalisierung wenigstens bis zur Gründung des Unternehmens sicherzustellen.

¹⁷⁾ = Diese im Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1921 vorgesehenen 120 Millionen PMk. waren damals für die Beteiligung des Reichs an der Aktiengesellschaft bestimmt. In der Erläuterung heißt es: Bei der Bemessung des Betrags ist von der Annahme ausgegangen, dass innerhalb des Rechnungsjahres die Bildung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft gelungen sein wird. Sollten die eingeleiteten Verhandlungen nicht zum Ziele führen, so wird eine Fortsetzung der Arbeiten nur im Rahmen der notwendigen Erwerbslosenfürsorge in Aussicht genommen werden können.

Kurze Zeit hatte es sogar den Anschein, als ob man von einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen absehen und nach dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich den Bau durch das Reich auszuführen beabsichtige. Schließlich war man aber doch dabei geblieben, ein gemischt- wirtschaftliches Unternehmen zu bilden, da man sich der Erkenntnis nicht verschließen konnte, dass bei der finanziellen Lage des Reichs und der Einzelstaaten die Durchführung des Projekts durch Reich und Einzelstaaten allein unmöglich geworden wäre. Ernste Differenzen ergaben sich auch schon damals in der Frage, wer denn der eigentliche Bauherr des Unternehmens sein solle, die geplante Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft oder eine Reichsbehörde. Doch ließen sich dank des Entgegenkommens vor allem des damaligen Reichsverkehrsministers Gröner diese Schwierigkeiten später damit lösen, dass man sich darauf einigte, die zu gründende Aktiengesellschaft habe selbst als Bauherr zu fungieren, während das Reichsverkehrsministerium lediglich eine bestimmte technische Kontrolle über die Arbeiten der Aktiengesellschaft auszuüben hätte.

Über all diese Verhandlungen selbst wollen wir erst im nächsten Abschnitt ausführlich berichten, da der Abschluss dieser Verhandlungen, an denen der Main-Donau-Stromverband auch weiterhin einen hervorragenden Anteil nahm, wohl als der erste eigentliche Schritt zur Gründung der im folgenden behandelten Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, kurz RMD-AG zu betrachten ist.