



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Halbfaß, W.: Das neue Kanalprojekt der Bayerischen Staatsregierung und
der Krieg

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Das neue Kanalprojekt der Bayerischen Staatsregierung und der Krieg

Von Professor Dr. W. Halbfaß



In einer früheren Betrachtung (Nr. 50, 1916) hatte ich auf die eminente Bedeutung der besseren Ausnutzung der einheimischen Wasserkräfte für die nächste Zukunft Deutschlands nachdrücklichst hingewiesen und gezeigt, daß sie auch noch für den jetzt tobenden Weltkrieg ausschlaggebend sein kann neben der vollen Ausnutzung der übrigen wirtschaftlichen und der militärischen Kräfte des Reiches. Ich möchte in den folgenden Auseinandersetzungen entwickeln, daß das gleiche auch für die Erweiterung und den Ausbau der deutschen Wasserstraßen gilt.

Eine neuerliche Veranlassung, auf die Entwicklung unserer Wasserstraßen und ihre Bedeutung für den gegenwärtigen Krieg näher einzugehen, gibt der soeben vom Bayerischen Landtag angenommene Entwurf „eines Gesetzes betreffend die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau“, welcher weit über die blau-weißen Grenzpfähle hinaus die höchste Beachtung verdient.

Bekanntlich ist gerade in Bayern der Gedanke einer gesteigerten Binnenschifffahrt besonders rege gewesen, einesteils, weil der jetzige bayerische König schon als Prinz Ludwig sich von jeher dafür interessiert und gearbeitet hatte, andernteils aber, weil gerade dieser deutsche Bundesstaat am meisten unter den wirtschaftlichen Veränderungen der Neuzeit leidet, die dem industriell und kommerziell weit begünstigteren Norden das unbedingte Übergewicht über den Süden unseres Vaterlandes verschafften.

Das neue Kanalprojekt faßt den Ausbau einer für die Großschifffahrt geeigneten Verbindung zwischen Main und Donau besonders ins Auge. Der schon bald achtzig Jahre bestehende Ludwigskanal schafft eine schiffbare Verbindung beider Flüsse nur in sehr beschränktem Umfang, der den heutigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise genügt, schon aus dem Grunde, weil sowohl Main wie Donau bis vor kurzem für die Großschifffahrt nicht geeignet waren. In dieser Richtung sind zwar in letzter Zeit einige günstige Änderungen eingetreten, insofern die Kanalisierung des unteren Main bis Aschaffenburg in nächster Zeit fertig gestellt sein wird und auch für die Schiffbarmachung der Donau von Regensburg aus abwärts nicht unerhebliche Verbesserungen erfolgt sind, aber für eine wirkliche Großschifffahrt für mindestens 1200 Tonnenschiffe fehlten doch bisher noch alle Unterlagen. Das neue Kanal-

projekt sieht zunächst eine Kanalifizierung des Main bis Bamberg hinauf vor, erweitert dann den Ludwigskanal bis Nürnberg bis zu einer Wassertiefe von mindestens 2,5 Meter, verläßt dann aber die Richtung des alten Kanals, weil der erhöhte Wasserbedarf des neuen Kanals weder durch Inanspruchnahme des Oberflächenwassers noch durch Ausnützung von Grundwasserbeden ohne empfindliche Schädigung der ansässigen Bevölkerung hervorgebracht werden kann und erreicht den Anschluß an die Donau schon bei Steppberg oberhalb Neuburg, wobei die Speisung hauptsächlich aus dem Lech erfolgt. Im Donautal selbst wird die Schiffsfahrtsstraße teilweise in Seitenkanälen bis Saal oder Regensburg verlaufen, um dann auf der Donauwasserstraße bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau zu führen. Neben der Führung über Bamberg ist in einem gewissen Stadium der Vorbereitung auch an eine Abzweigung vom Maingebiet schon in Ochsenfurt oder in Kreuzwertheim gedacht worden, doch haben technische Umstände, als da sind verlorene Steigung, ungünstiges Gelände, Umgehung wichtiger Orte, bedeutend höhere Bau- und Betriebskosten, dazu geführt, von diesen Varianten Abstand zu nehmen und endgültig bei der Route über Bamberg zu bleiben.

Mit Rücksicht darauf, daß die Donau auf österreichischem und ungarischem Staatsgebiet schwerlich schon in absehbarer Zeit so ausgebaut werden wird, daß auch bei Niedrigwasser die für das vollbelastete 1200 Tonnenschiff erforderliche Wassertiefe von 2,5 Meter vorhanden ist, begnügt sich das neue Kanalprojekt mit einer Tiefe von zwei Metern unter Niedrigwasser, und nur für die notwendigen Seitenkanalbauten zwischen Steppberg und Saal, und für die Rachtstrecke bei Bilschhofen soll von vornherein, um spätere kostspielige Umbauten zu vermeiden, eine solche Wassertiefe angestrebt werden, welche auch bei niedrigstem Schiffsfahrtswasserstande den Verkehr von 1200 Tonnenschiffen gestattet. Bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb rechnet der Entwurf bei 270 Schiffsfahrtstagen auf jährlich zehn bis zwölf Millionen Tonnen Güter; für einen größeren Verkehr müßten die Schleusen zu Doppelschleusen umgebaut werden.

Auf dem Main und der Donau könnte die Beförderung der Massengüter wie bisher durch Schleppzüge erfolgen, auf dem neuen Donau-Mainkanal am zweckmäßigsten durch die elektrische Treidelokomotive von Leinpfad aus. — Die Baukosten für die 734 Kilometer lange Wasserstraße werden auf 650 Millionen Mark oder rund 886 000 Mark für das Kilometer beziffert, wobei die Kosten für die Entwurfsbearbeitung und die Bauzinsen eingerechnet sind.

Die Verzinsung und Amortisierung dieser Summe würde zunächst einen Jahresaufwand von 32 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark erfordern; die Kosten des Betriebes und der Unterhaltung der Wasserstraße werden bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen auf 7 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark geschätzt, die sich bei einem doppelt so großen Verkehr nur um 400 000 Mark erhöhen würden. Rechnet man dazu noch die besonderen Kosten für die Treibelei mit 1,24 Mark bzw. 1,95 Millionen Mark, so würde sich bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen

Tonnen der jährliche Gesamtaufwand auf 41240000 Mark, bei einem doppelt so großen Verkehr nur um 1100000 Mark höher belaufen. Es verhalten sich also die Ausgaben ähnlich wie bei gesteigerter Auflagenhöhe eines Buches, die gegenüber den sonstigen Kosten kaum irgendwelchen erheblichen Einfluß ausübt.

Diesen Ausgaben gegenüber stehen folgende Einnahmen. Befahrungsgebühr, bei 5 Millionen Tonnen 15 Millionen Mark, bei 10 Millionen Tonnen rund 38 Millionen Mark, Ertrag der Treidelei 2400000 Mark bzw. 3200000 Mark, also eine Gesamteinnahme von 17,4 Millionen bzw. 41,1 Millionen Mark.

Selbstverständlich können diese Zahlen nur als ziemlich rohe Schätzungen aufgefaßt werden, aber soviel läßt sich aus ihnen ersehen, daß nur bei einem Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnen sich Einnahmen und Ausgaben einigermaßen decken würden, daß aber bei geringerem Jahresverkehr bei nur wenig verminderten Ausgaben die Einnahmen ganz erheblich hinter ihnen zurückbleiben würden.

Dabei sind die Sätze für Befahrungsgebühren, um in lohnenden Wettbewerb mit den Eisenbahnen treten zu können, reichlich hoch gerechnet, daß, wenn auch durch Verkauf überschüssiger elektrischer Kraft sich erhebliche Nebeneinnahmen erzielen ließen, demnach das Projekt rein finanziell in recht ungünstigem Licht erscheinen müßte, wenn man nicht in Betracht zöge, daß infolge der Benutzung des Wasserweges eine bedeutende Ersparnis im Eisenbahnverkehr eintreten wird, die der Entwurf bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen auf 6 Millionen, bei einem Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnen auf das Dreifache schätzt.

Die große militärische Bedeutung der Wasserstraße geht aus der einfachen Betrachtung ohne weiteres hervor, daß die Lokomotiven und Güterwagen für 800000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 Tonnen frei geworden wären, wenn im jetzigen Krieg der neue Großschiffahrtsweg vom Rhein zur Donau, eingerichtet für 10 Millionen Tonnen Jahresverkehr, bereits ausgebaut gewesen wäre!!

Was das bei der heutigen Knappheit an rollendem Material auf Eisenbahnen bedeutet, braucht wohl nicht noch besonders hervorgehoben zu werden. Ist es doch bekannt, daß die Knappheit an vielen täglich gebrauchten Dingen, vor allem an Bremsmaterialen, nicht eine Folge von Mangel an ihnen selbst ist, sondern die Folge einer Überlastung der Verkehrswege und Verkehrsmittel, die zu ihrer Herbeischaffung notwendig sind. Man mache sich nur einmal klar, daß ein einziger Schlepper von 1200 Tonnen die Nutzlast von vier Güterzügen zu je 25 bis 30 Wagen befördert, und daß ein Schleppmotorschiff zwei bis drei solchen Schleppern entspricht, also die Last von mehr als zehn Güterzügen mühelos bewältigt, mithin 300 Güterwagen für andere Zwecke frei macht!

Gerade die Tatsache, daß wir, trotzdem das deutsche Eisenbahnwesen anerkanntermaßen das erste in der ganzen Welt ist, zur Zeit unter einem Wagenmangel leiden, wie er überhaupt noch nicht dagewesen ist, weist gebieterisch auf den energischen Ausbau der Wasserstraßen hin. Wir hätten in allem mehr leisten und schaffen können, wenn wir im Weltkriege bei dem Verkehr mit den

Balkanländern die Eisenbahnen um 800000 Waggonladungen pro Jahr hätten entlasten können.

Doch was vergangen ist, ist vergangen, getane Sünden lassen sich nicht wieder gut machen, aber sie müssen uns anspornen, sie nicht von neuem zu begehen, sondern energisch daran zu arbeiten, daß fortan Fehler vermieden werden, die wir jahrelang hindurch begangen haben.

Auch ganz abgesehen vom Weltkrieg und seinen unmittelbaren Beziehungen zu den Wasserstraßen soll dieses große Kanalprojekt die verkehrs- und handelspolitische Verbindung des Ostens mit dem Westen festigen und erweitern und mit dazu helfen, daß der Balkan und der Orient in diesem Völkerringen mit den Mittelmächten zu einem verkehrs- und handelspolitischen Ganzen, zu einer weltgebietenden und weltbeherrschenden Einheit zusammenschmelzen.

Es ist gewiß nicht ohne Absicht geschehen, daß der Gesetzentwurf die Frage nach der Erhebung von Schiffsabgaben auf der Donau offen läßt. Bisher war hierfür bekanntlich die „Donauschiffsabgabe“ maßgebend, welche am 7. November 1857 zwischen Bayern, Württemberg, Österreich-Ungarn und der Türkei abgeschlossen wurde. Aber sicherlich werden gleich nach Friedensschluß die Schiffsabgabenverhältnisse auf der Donau rechtlich eine Neuregelung erfahren, und da ist es von großer Wichtigkeit, daß Bayern eben auf Grund des neuen Kanalprojektes dabei ein gewichtiges Wort mitzureden hat, ist ja doch die richtige Bemessung der Schiffsabgaben eine der notwendigsten Voraussetzungen für die Rentabilität jeder Schiffsabgabe.

Allgemein bekannt dürfte ja sein, daß die geplante Großschiffsabgabe durch Bayern ja nur ein Glied, wenn auch das größte und wichtigste, in einer ganzen Kette von Wasserstraßen bildet, welche Deutschland über kurz oder lang durchziehen sollen. Die beiden wichtigsten unter ihnen dürften die Verbindung der Weser mit dem Main, welche in Verbindung mit dem Main-Donaukanal der Donau einen direkten Ausgang in die Nordsee verschaffen wird und die Verbindung der Oder mit der Donau sein, welche die reichen Kohlenschätze von Österreich-Schlesien der Industrie dienstbar machen und zugleich im Verein mit schon vorhandenen und noch zu erwartenden Wasserverbindungen der Oder mit der Weichsel den ganzen Osten Deutschlands bis hinab zur Ostsee in direkten Kontakt mit dem Orient setzen soll.

Das ganze Heer der Kanalisierung von Strömen von der Mosel bis an die Memel soll hier nicht wieder in Schlachtreihe aufgestellt werden; es möge nur noch an den Schluß dieser Betrachtung, die wesentlich dem neuen bayrischen Kanalprojekt gewidmet ist, die vielleicht nicht ganz überflüssige Bemerkung gesetzt werden, daß der Norddeutsche Mittellandkanal noch immer nicht fertig gestellt ist, sondern zwischen Weser und Elbe noch eine Lücke klafft, welche endlich auszufüllen ohne Zweifel die wichtigste Tat auf wasserwirtschaftlichem Gebiet bedeuten wird, die im Norden unseres Vaterlands geschehen muß.