

## Der Ausbau des Donau-Main-Kanals.

Die Pläne zur Herstellung eines bayrischen Großschiffahrtsweges zwischen Donau und Rhein beginnen jetzt greifbare Formen anzunehmen. Der Weltkrieg läßt die Donau-Rhein-Frage nicht mehr zur Ruhe kommen und mit seinen eindringlichen Lehren hat er für die Verwirklichung der vom Bayrischen Kanalverein vertretenen Wasserstraßenpläne mehr getan, als all die mühevolle Aufklärungs- und Werbetätigkeit der letzten zehn Jahre. Was früher mehr oder minder nur die Lieblingsidee König Ludwigs von Bayern sowie einer Reihe von Industriellen und Großkaufleuten war, ist heute Gemeingut des Volkes geworden. Daher der rasche Fluß, in den jetzt die ganze Angelegenheit geraten ist. Das bayrische Verkehrsministerium wird jetzt, wie bereits gemeldet, dem Landtag eine Vorlage unterbreiten, in der es die Summe von 5 Millionen Mark anfordert, die für die Detailprojektierung der bayrischen Großschiffahrtswege (in Gestalt einer Verbindung von Rhein und Donau) ausgeschüttet werden soll. In Betracht

kommt hierbei nicht bloß der Bau eines Kanals zwischen Donau und Main, sondern die Durchführung einer großzügigen Wasserstraße von Grenze zu Grenze, d. h. von Aschaffenburg am Main bis Passau an der österreichisch-bayrischen Grenze. Die ganze Arbeit zerfällt also in drei Teile: 1. die Kanalisierung des Mains, 2. der Bau des eigentlichen Kanals und 3. die Anpassung der Donau von der Einmündung des Donau-Main-Kanals abwärts an den modernen Großschiffahrtsverkehr. An dem ersten Teil des Arbeitsprogramms wird bereits gearbeitet. Nach dem Abschluß der Mainkanalisierung von Hanau nach Aschaffenburg, deren Arbeiten nach einer Erklärung des unlängst zurückgetretenen Ministers Freiherrn v. Soden im Herbst 1917 vollendet sein werden, will die bayrische Regierung sofort an die Fortsetzung des Großschiffahrtsweges bis Bamberg herantreten, da dies die nächste Arbeit ist, die bei der geplanten Verbindung von Donau und Rhein erledigt werden muß. Es soll eine Fahrwinne hergestellt werden, die es den 1500-Tonnen-Schiffen, die auf dem Rhein verkehren, ermöglicht, bis nach Bamberg zu gelangen. Von hier aus wird der neue Donau-Main-Kanal genau so wie der alte von Ludwig I. erbaute Kanal seinen Ausgang nehmen. Bis Nürnberg laufen die beiden Wasserstraßen ziemlich in der gleichen Richtung nebeneinander her. Von Nürnberg an biegt jedoch der neue Kanal von der Linie des alten bei Kelheim in die Donau einmündenden Ludwigkanals ab und geht über die Fossa Carolina und durch das Wollheimertal hindurch zur Donau, in die er bei Stepperg (rund 8 Kilometer oberhalb Neuburg a./D.) einmündet. Die Linie Bamberg—Nürnberg—Stepperg, die jetzt auch von der Regierung zum Gegenstand der eingangs erwähnten Detailprojektierung gemacht worden ist, hat vor der Nürnberg-Kelheim-Linie angeblich den Vorzug einer leichteren Wasserbeschaffung, ein Punkt, der bei einem auf den Massenverkehr berechneten Kanal naturgemäß eine entscheidende Rolle spielt. Die neue Linienführung hat auch noch den Vorteil, daß sie in der Richtung gegen die Städte Augsburg und München verläuft, die bekanntlich schon seit einiger Zeit für einen in der Denkschrift des Bayrischen Kanalvereines vom Jahre 1913 behandelten Wasserweg München—Augsburg—Stepperg Propaganda machen. Hinsichtlich der auf der Donau selbst vorzunehmenden Arbeiten liegen bisher konkrete Pläne nicht vor. Es soll der Detailprojektierung vorbehalten bleiben, ob längs der Donau ein Seitenkanal geführt wird oder ob in die Donau selbst Stauanlagen mit Schleusen eingebaut werden. Die Kosten für die gesamte von Aschaffenburg bis Passau führende Wasserstraße werden mit 650 Millionen Mark veranschlagt, wovon auf die Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg—Stepperg rund 350 Millionen entfallen. In dieser Summe sind jedoch die für die Hafenanlagen sowie für den Anschluß nach Augsburg und München notwendigen Summen nicht inbegriffen. Der finanzielle Aufwand, den das große, für den Verkehr mit 1200-Tonnen-Schiffen berechnete Werk erfordert, ist also kein geringer und es ist eigentlich selbst-

verständlich, daß man diese Last dem bayrischen Staat nicht allein aufbürden kann; denn schließlich profitiert von der großen Wasserstraße nicht bloß das bayrische Wirtschaftsleben, sondern das Deutsche Reich in seiner Gesamtheit, von dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet gar nicht zu reden. In München denkt man daher an ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, an dem sich der Staat, die anliegenden Gemeinden, die Handelskammern sowie die Großindustrie und nicht zuletzt das Reich, bei dem noch wichtige militärische Interessen mitsprechen, beteiligen sollen. Von der Mitwirkung dieser letzteren Faktoren hängt es ab, ob die Verbindung von Donau und Rhein — woran übrigens heute kaum mehr zu zweifeln ist — auch tatsächlich zustande kommt. Daß sie zustande kommt, das fordert auch der rege wirtschaftliche Zusammenschluß zwischen den beiden Mittelmächten, so wie er uns für die Zeit nach dem Kriege vorschwebt. Freilich, um nicht ins Hintertreffen zu geraten, ist es notwendig, daß man dem Donau-Main-Kanal auf österreichischer Seite in dem Donau-Ober-Kanal ein Gegenstück zur Seite stelle und dadurch die Industriegebiete der Sudeten an den Donauverkehr anschließe. Der wirrgleisige Ausbau der Nordbahn kann niemals als ein vollwertiger Ersatz für einen die Hauptstadt mit dem mährischen Kohlenrevier verbindenden Kanal angesehen werden. Daß es sich da immer nur um einen Notbehelf handelt, wird man in aller Deutlichkeit auf österreichischer Seite in dem Moment sehen, wo rheinisch-westfälischen Fabrikaten der Donauweg und damit der Absatzmarkt auf dem Balkan offen steht.