

4. / 11. 1917

Der neue Main—Donau-Kanal.

(Drahtung unseres Münchener Vertreters.)

Die bayerische Regierung hat dem Landtag eine Kanalvorlage zugehen lassen, die zugleich das größte Kanalprojekt Deutschlands darstellt. Der ganze Entwurf umfaßt nur zwei Artikel. Sie lauten:

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 Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, hiernach den erforderlichen Bedarf vorläufig den bereiten Mitteln der Zentralstaatskasse zu entnehmen.

Wegen der endgültigen Deckung dieses Bedarfes wird im Finanzgesetz für die nächste Finanzperiode Vorsorge getroffen.

Die Begründung ist außerordentlich umfangreich und läßt sich in folgende Hauptsätze zusammenfassen: 1) Allgemeines. Ein leistungsfähiger Rhein—Donau—Wasserweg ist aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. 2) Linienführung. Der Großschiffahrtsweg würde eine Gesamtlänge von 734 Km. haben, von Aschaffenburg mainaufwärts bis Bamberg, von hier in gesonderten Kanälen über Nürnberg nach Stettberg, dann im Donautal bis Saal oder Regensburg und weiter auf der Donauwasserstraße zur Reichsgrenze unterhalb Passau führen. 3) Schiffsgröße und Kanalabmessungen. Nach Durchführung der Maintanalisierung bis Aschaffenburg können vom Rhein aus 1500-Tonnen-Schiffe Aschaffenburg erreichen. Die bayerische Donau ist von vornherein mit Rücksicht auf die österreichisch-ungarischen Staatsgebiete auf 2,5 Mtr. Tiefe auszubauen. Es genügt hier zunächst eine Tiefe von 2 Mtr. unter Niederwasser. Für die Kanalstrecke erfordert die Zulassung des 1500-To.-Schiffes eine Wassertiefe von 3,6 Mtr. in der Mitte des Kanals. In Wasserspiegelhöhe wäre eine Breite von 38 Mtr. nötig. 4) Betrieb. Es kommt die elektrische Treidellokomotive in Betracht. Bei dem in Aussicht zu nehmenden Ausbau können insgesamt bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb in 270 Schiffahrtstagen jährlich 10 bis 12 Mill. Tonnen Güter befördert werden. 5) Baukosten. Der Bauaufwand beträgt 650 Mill. M. oder 866 000 M. für das Km. 6) Erträgnis. Der jährlich erforderliche Gesamtaufwand beläuft sich bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. To. auf 41,24 Mill. M. und von 10 Mill. To. auf 42,35 Mill. M. An Einnahmen werden bei 5 Mill. To. 17,41 Mill. M., bei einem Verkehr von 10 Mill. To. 41,12 Mill. M. erwartet. Unter Einrechnung der Nebennutzungen können die Ausgaben bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. To. durch die Einnahmen gedeckt werden. 7) Verkehr. Es kann ein Gesamtanfangsverkehr von rund 5 Mill. To. angenommen

werden. 8) Militärische Bedeutung der Wasserstraße. Bei Ausnutzung dieser Wasserstraße werden jährlich 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 To. frei. 9) Die Kosten haben das Reich, die beteiligten Gemeinden Bayerns und Industrielle aufzubringen, und zwar werden die Kosten für die Herstellung des baureifen Entwurfs mit rund 5 Mill. M. angenommen. Hiervon würden nach dem Maße des Interesses 3 Mill. M. durch das Reich, die beteiligten Städte und Kreise sowie industrielle Unternehmungen, der Rest durch Bayern in Form von verlorenen Zuschüssen zu übernehmen sein.

*

— Aus Dresden wird uns gemeldet: Ein Elbe-Ober-Donau-Verein soll hier am Dienstag begründet werden. Der Verein hat den Zweck, die Herstellung eines Groß-Schiffahrtsweges zwischen der Elbe und der Donau durch eine Verbindung der kanalisiertten kleinen Elbe mit dem geplanten Donau-Ober-Kanal zu betreiben.