

## Die bayrische Kanalvorlage.

München, 7. Februar.

Fr. Mit der Ausführung alter Pläne wird es in Bayern unter König Ludwig III. jetzt ernst. Zu diesen wirtschafts- und verkehrspolitisch bedeutungsvollen Plänen gehört auch die Kanalvorlage, nach der eine Großschiffahrtstraße von Frankfurt a. M. über Aschaffenburg auf dem Wege eines Großkanals und der Donau bis Passau durchgeführt werden soll. An der bayerisch-österreichischen Grenze findet dann diese Großschiffahrtstraße in der freien Donau bis zum Schwarzen Meer ihre Fortsetzung. Der Gesetzentwurf betreffend die Ausarbeitung eines Projekts über die Herstellung der erwähnten Großschiffahrtstraße ist jetzt im Landtag zur Verteilung gekommen. Zunächst handelt es sich also um die Arbeiten der Projektierung, denen dann aber halb der Kanalbau selbst folgen wird, nachdem die Verkehrsbedürfnisse des neuen Europa eine Großschiffahrtstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer als das Gebot dringender Notwendigkeit haben erscheinen lassen, und zwar vor allem für Mitteleuropa. Bei der Anlage dieser Großschiffahrtstraße, die Rhein und Donau verbindet, fällt Bayern im Anschluß an die bald fertiggestellte Kanalisierung des Untermain bis Aschaffenburg die Hauptaufgabe zu.

Aus dieser Tatsache erklärt sich die neue Kanalvorlage, in deren Begründung ausgeführt wird, daß die Erfahrungen in diesem Kriege und die Rücksicht auf die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und dessen östlichen Nachbarländern es nahe legen, den baldigen Ausbau einer für die Großschiffahrt geeigneten Verbindung zwischen Main und Donau ins Auge zu fassen; denn ein leistungsfähiger Rhein-Donau-Wasserweg habe sich aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. Er verstärke dauernd die mitteleuropäische Kräftegruppe und ihre wirtschaftliche wie militärische Wehr und fördere den Ausbau eines engeren Wirtschaftsbundes der zu dieser Kräftegruppe gehörigen Staaten. Da die vorhandene Verbindung für die Großschiffahrt nicht genügt, wird der Ausbau dieser Wasserstraße zu einem Großschiffahrtsweg in Vorschlag gebracht. In Rücksicht auf die bereits vorhandenen Umschlaganlagen und die angesiedelten Industrien wird die allgemeine Richtung der alten Wasserstraße beibehalten werden, während für die Teillinie Nürnberg—Donau ein anderer Weg hergestellt werden muß: eine Kanalführung bis zur Donau bei Steppberg. Bei dieser Kanalführung ist zugleich die Rücksicht auf die Interessen des Hauptlandes der bayerischen großgewerblichen Tätigkeit, auf Nürnberg und Fürth, entscheidend. Verschiedene andere und abkürzende Linien auf dem Main sollen noch geprüft werden. Die beiden Endpunkte Bamberg (Main) und Steppberg (Kanal) sind jedenfalls die denkbar günstigsten Ausgangspunkte für neue Wasserwege nach Norden, Westen und Süden.

Was die Größe der Schiffe betrifft, so können vom Rhein bis Aschaffenburg nach Fertigstellung der komplizierten Strecke Schiffe von 1500 Tonnen Aschaffenburg erreichen. Auf der Donau unterhalb Passau verkehren noch 600-Tonnen-Schiffe, seit einiger Zeit aber auch viele 1000-Tonnen-Schiffe. Für die neue Strecke sind bei 2-5 Meter Mindesttiefe 1200-Tonnen-Schiffe in Aussicht genommen. Zunächst, bis auf der unteren Donau die gleiche Tiefe erreicht ist, will man auf zwei Meter Tiefe sich einrichten. Der Betrieb ist so gedacht, daß auf Main und Donau die Massengüter durch Schleppzüge befördert werden, auf dem Donau-Main-Kanal durch Schlepper mit Dampfern oder der elektrischen Treibellokomotive. Die Kammer Schleusen werden mit einem Gefälle von nicht über zehn Metern ausgeführt. Man hat berechnet, daß bei Tagesbetrieb in der Main- und Donau-Strecke und bei Dauerbetrieb auf der Kanalstrecke jährlich zehn bis zwölf Millionen Tonnen Güter befördert werden. Bei Doppelschleusen könnte der Verkehr wesentlich erhöht werden.

Die Baukosten sind natürlich heute weit höher als vor etwa zehn Jahren. Für die Mainstrecke hat man jetzt rund 171 Millionen berechnet, für den Kanal (167,5 Kilometer) 330 Millionen und die Donau 149 Millionen. Die Gesamtsumme beträgt für die 734 Kilometer lange Wasserstraße etwa 650 Millionen einschließlich der Bauzinsen. Die Verzinsung und Tilgung erfordert bei einem Satze von 5 Prozent einen jährlichen Aufwand von 32-50 Millionen. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten beziffern sich bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen auf 7,5 Millionen, von 10 Millionen Tonnen auf 7,9 Millionen. Der Gesamtaufwand einschließlich Treibdelei ist bei 5 Millionen Tonnen Jahresverkehr auf 41-24 Millionen und bei 10 Millionen auf 42-35 Millionen berechnet, während die jährlichen Gesamteinnahmen bei 5 Millionen Tonnen auf 17-41 Millionen und bei 10 Millionen Tonnen auf 41-12 Millionen Markt beziffert werden. Borerst wird also ohne Zuschüsse die Verzinsung und Tilgung des Baukapitals nicht erfolgen können. Denn im Anfang kann nur mit einem Verkehr von etwa 5 Millionen Tonnen gerechnet werden. Man erwartet aber bald nach dem Bau des Kanals und der Korrektur der Donau-Strecken in Oesterreich und Ungarn einen erheblichen Verkehrszuwachs, dem freilich anfänglich eine Minderung des Eisenbahnverkehrs gegenübersteht. Allmählich wird aber nicht nur der Ausgleich eintreten, sondern auch die erhebliche Zunahme des allgemeinen Wasser- und Eisenbahnverkehrs zwischen dem Osten und dem Westen Europas erfolgen.

Eine ganz besondere Bedeutung würde natürlich diese Großschiffahrtstraße durch ihre militärische Aufgabe in einem neuen Kriege der Zukunft er-

halten. Hätte beispielsweise die Heeresverwaltung über eine solche Wasserstraße, wie sie jetzt ausgeführt werden wird, verfügt, so wäre Eisenbahnfahrmaterial für 800.000 Wagenladungen frei geworden. Der militärische Wert einer solchen Wasserstraße wird natürlich erhöht durch den wesentlichen Umstand, daß diese Straße für Deutschland und seine Verbündeten eine innere Linie ist.

Da die Tragung der Kosten einer solchen Riesenaufgabe, deren Lösung auch für das übrige Reich ein großer Segen ist, Bayern allein nicht zugemutet werden darf, wird selbstverständlich daran gedacht werden müssen, die Finanzlast entsprechend zu verteilen, zumal im Hinblick auf die militärische Bedeutung dieser mitteleuropäischen Wasserstraße. Nach den Erfahrungen des Krieges dürfte das wohl keine Schwierigkeiten machen. Im übrigen denkt man an einen Main-Donau-Stromverband, ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, das die finanzielle Aufgabe zu übernehmen hätte. Mit den Entwürfen gedenkt man in etwa drei Jahren fertig zu sein. Von den Kosten dieser Projektierungsarbeiten (etwa fünf Millionen) sollen drei Millionen das Reich, die beteiligten Kreise, Städte und Industrien, den Rest von zwei Millionen aber soll Bayern tragen. Zur Ausführung der Arbeiten wird beim bayerischen Verkehrsministerium ein Kanalbauamt errichtet, dem die Projektierungsabteilungen im äußeren Dienste unterstellt sind.

Der Landtag wird natürlich mit Freuden der wichtigen Vorlage zustimmen. Mit Vertrauen darf das Reich, nachdem der alte Plan nun so reif zur Ausführung geworden ist, in etwa acht Jahren der Eröffnung der mitteleuropäischen Großschiffahrtstraße entgegensehen. Der Weltkrieg hat die Fertigstellung dieser Verkehrsschöpfung nur beschleunigt, zum Segen Deutschlands, zum Segen Europas.