

Zur Geschichte des Donau-Main-Projektes.

Von Dipl.-Ing. Otto Ernst Zatter.

Auf dem Kanalventil bei Erlangen steht zu lesen: „Donau und Main für die Schifffahrt verbunden. Ein Werk von Karl dem Großen verjüngt durch Ludwig I., König von Bayern, neu begonnen und vollendet.“ Die Inschrift erinnert an die Fossa Carolina Karls des Großen. Im Herbst des Jahres 793 ließ der Kaiser, während er in Regensburg mit Kriegeren für einen Feldzug gegen Ungarn beschäftigt war, den Graben ausheben, der nördlich von Kreichlingen in der Richtung nach Weissenburg zu, die schwäbische Regat und Altmühl miteinander verbinden und dadurch Regatien und Aufstufen in einen engen Kontakt bringen, sowie die Beschaffung von militärischen Verstärkungen aus dem Innern des Landes erleichtern sollte. Karls des Großen Werk, dessen Spuren in der Nähe des Dorfes Graben, das nach der Fossa Carolina genannt ist, noch vorhanden sind, blieb unvollendet. Ueber die Gründe des Mißlingens der Pläne des Kaisers gehen die Meinungen der Chronikisten auseinander. Einer von ihnen weiß zu berichten, Erwegen unter den Arbeitern, Krankheiten des Viehes, Spenster, Rauberei und andere schreckbare Ereignisse hätten offenbar werden lassen, daß dem Unternehmen der rechte Segen verjagt bleibe. Jedemfalls waren es technische Schwierigkeiten, die die Bauteile ins Stoen geraten ließen.

Ist der Donau-Main-Gedanke um die Wende des achten und neunten Jahrhunderts gleich nicht zu Verwirklichung gekommen, so war er doch einmal da und ging nicht mehr verloren. Seine Geschichte ist bewegt und unterhaltsam. Wer sie im Zusammenhang kennen zu lernen wünscht, sei auf die Lebenswerte, 1894 erschienene Darstellung von Prof. Dr. Georg Schanz, „Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale“, eine der „Studien über die bayerischen Wasserwerke“ verwiesen. Hier mag, im wesentlichen an der Hand der schätzvollen Schrift, nur ein einige der wichtigsten Wendungen in der Vorgangsgeschichte des Donau-Main-Projektes erinert werden. Lebhaft interessierte sich, um das zunächst hervorzuheben, Goethe für die alte Idee einer schiffbaren Verbindung zwischen Donau und Main. Als der gute Ostermann den Dichter am Sonntag den 29. Februar 1824 besuchte, erzählte ihm dieser die Nachricht vom Tode Eugens Napoleons (Herzogs von Leuchtenberg), die am Morgen eingetroffen war.

„Er war einer von den größten Charakteren“ sagte Goethe, „die immer feltener werden, und die Welt ist über-

malis um einen bedeutenden Menschen ärmer. Ich kenne ihn persönlich. Noch vorigen Sommer war ich mit ihm in Marienthal zusammen. Er war ein schöner Mann von etwa 42 Jahren, aber er schien älter zu sein. Und das war kein Wunder, wenn man bedenkt, was er ausgehalten, und wie in seinem Leben ein Feldzug und eine große Zeit auf die andere bringte. Er teilte mit in Marienthal einen Plan mit, über dessen Ausführung er viel mit mir verhandelte. Er ging nämlich damit um, den Rhein mit der Donau durch einen Kanal zu vereinigen. Ein riesenhaftes Unternehmen, wenn man die unüberwindliche Lokalität bedenkt. Aber jemandem, der unter Napoleon gebietet und mit ihm die Welt erschüttert hat, erscheint nichts unmöglich. Sogar der Große hatte schon denselben Plan und ließ auch mit der Arbeit anfangen. Allein das Unternehmen geriet bald ins Stoen: der Sand wollte nicht stich halten, die Erdmassen fielen an beiden Seiten immer wieder zusammen.“

Drei Jahre später kam die Unterhaltung zwischen Ostermann und dem Dichter aufs neue in den Kreis des alten Gedankens vom Donau-Main-Projekt, und Goethe erklärte, — worauf kürzlich schon an anderer Stelle dieses Blattes hingewiesen wurde —, er möchte es noch erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß sich an der Ausführung zweifelte, zumal in Ermanglung unserer deutschen Mittel.“

Neu aufgegriffen hatte man die Idee Karls des Großen bald nach der Gründung der Kammersehleuse, die Möglichkeit feilen bei, den Kanalbau in größerem Stille zu betreiben. Als man um 1665 in Frankreich daran dachte, den Plan des großen Kanals von Languebec zu verwirklichen, lepte Oberhard Wasserburg, der gegen die französische politische und wirtschaftliche Uebermacht schärf ankämpfte, den zu Regensburg versammelten Ständen eine Schrift vor, in der er auf die Bedeutung der deutschen Flüsse für den Handel hinwies, zur Wiederaufnahme des Werkes Karls des Großen mahnte und den Vorschlag machte, den Gedanken von ebendem in einem „Leopolds-Kanal“ endlich zur Ausführung zu bringen. In dem Wasserburgschen Entwurf: „Französische Solbrude, den Ständen des heiligen römischen Reiches eröffnet und wiederum aufgehopft“, heißt es u. a.: „Wir haben in Deutschland die herrlichsten und mächtigsten Ströme, die sich ins Meer ergießen, so Rhein, Weiser, Elbe, Donau. Dieser letztere Fluß ist das Haupt der anderen. Unter großer Kaiser Carolus Magnus ist, Deutschland zu Pter und Pflügen, willens gewesen, ihn mit dem Rhein zu vereinigen, damit, was aus dem Orient in die Türkei kommt, mit dem, was im Occident an Handel und Waren vorkommt, ist, gleichsam militär in Deutschland verlaufend werde.“ Wasserburg erörtert dann die Frage der Vinführung einer Verbindung zwischen Rhein und Donau, wie sie zu Ende des

achten Jahrhunderts projektiert war, und klärt die Umstände auf, die den Plan zum Scheitern brachten. Dann fährt er fort: Warum Durchschneidung, Hochwässrige Kurzfürsten, Dürren und Dürren, die ihr an Rhein, Mosel und Main so treffliche Weingewächse und schiffbare Ströme, also herrliche Gelegenheit, eure Weine darauf zu verhandeln, habet, warum, sage ich, geht ihr nicht besser Achtung auf eure Sachen? Warum mindert ihr nicht die Bälle? Durch sie werden die Weiler verderbt abgetrocknet, mit euch Handel zu treiben. Zu euerem und eurer Untertanen größten Schaden haben eure gewogenen Bälle die Weiler verderbt, aber auch England, Dänemark, Preußen usw., veranlaßt, französische Weine zu trinken, während alle diese Länder doch eure Mosel, Rhein, Main, Westfälische und Ungarische Weine viel lieber tranken, da diese gesünder sind, sich länger halten und mit jedem Tag durch Alter, an Farbe, Güte und Geruch besser werden und sich in den Säulen gleichsam zeitigen.“

Nachdem der Verfasser der temperamentsvollen Denkschrift die Möglichkeiten eines ausgedehnten Schiffsahrtshandels, vor allem mit Wein, dargelegt hat, laßt er sich zusammen:

„Hochschätzliche Stände des römischen Reiches, aber auch Ihr anderen, Ausländer, Spanier, Engländer, Dänen, Schweden, Polen, Niederländer, Preußen, ich erlaube euch hiermit, macht acht eure Augen auf. Nehmet eure alten Sitten wieder an. Acht ist, das Ueberflüssige beiseite tun, und dessen, was nicht nötig ist, enthalten und das was wir benötigen haben, in unseren eigenen Ländern herzustellen laßt uns zu unserm eigenen Besten unsere Schätze einhalten und nicht um Warenwert der französischen Mode verfallen und wie das bis dato geschehen, eine öffentliche Beute des Franzosen werden. Solches geschieht nur werden wir die französische Goldgrube verstopfen, welche Verhörung Frankreich, das nun wie eine Strohflut die ganze Welt überflutet, wiederum in seine richtigen Ufer bringen, der ganzen Christenheit Ruh und der ehrbaren Welt den langverlangten Frieden und die Sicherheit verschaffen wird.“

Um dieselbe Zeit etwa wie der Aufruf Wasserburgs machte ein holländischer Kaufmann eine Reihe von Kanalvorschlägen nach seiner Meinung müßte die Verbindung des Main mit der Donau so erfolgen, daß man die Tauber bis Rothenburg schiffbar machen, von da mit der Wörnitz durch einen Kanal verbinden und die Wörnitz sanftläufiger soll. Unter den Vorzügen einer Vereinigung des Rheins mit der Donau nennt der niederländische Handelsherr u. a. die Möglichkeit, die „gefährliche Mittelmeerfahrt“ durch die Straße von Gibraltar zu ersparen. Ferner könnte man die Transporte von Frankfurt bis nach Wien anstatt zu Lande auf dem Wasserweg bewältigen, auf dem auch italienische Waren mit Seide, Sammet, seidene Strümpfe, Del, Aepeln, Zitronen, Pomerangen usw., um einen viel edlicheren Preis nach Frankfurt gebracht werden könnten. Besonders eifrig beschäftigte man sich nach 1800 mit der Donau-Main-Idee. Eine ganze Reihe von Schriften, die

im einzelnen zu nennen, der Raum fehlt bemühte sich, ihr Freunde zu gewinnen. Lebhafteste Teilnahme brachte u. a. der Generalstaatschef Moreaus, Marquis Desfosses, dem alten Gesandten entgegen; er beauftragte zwei Ingenieure mit der Berechnung der Mühen und der schiffbaren Regat. Die mannigfache nachhaltige literarische Werbearbeit für das Projekt war nicht nutzlos. Immer weitere Kreise wandten sich ihm zu. Seine Vermittlung ward mit der Zeit sehr nachdrücklich gefordert. König Ludwig I. von Bayern hatte sich schon als Kronprinz lebhaft für den Plan einer Verbindung von Rhein und Donau interessiert, und eine der ersten Entschlüsse, die er, auf den Thron gekommen, traf, galt der Ausarbeitung eines Entwurfs für den Donau-Main-Kanal. Sobald dieser hergestellt, sollte eine Schiffsfahrtslinie von München nach der Donau gebaut werden, außerdem beschloß man Verbesserungen des Main- und Donauaufs, die Schiffsahrt von Raab, Bils und Regnitz. Die Pläne zu diesen Vorschlägen lieferte Freiherr v. Rechmann. Rechmann war ursprünglich Hauptmann, wurde später aber, als er 1805 in den Zivildienst übergetreten war, in der Bauverwaltung Frankens angestellt. 1818 hatte man ihn in München zum Oberbaurat ernannt. Dem Gedanken der Donau-Main-Verbindung widmete er seine ganze Kraft.

Als der alte Gedanke einmal greifbarere Form angenommen hatte, setzte es nicht an Männern, die Bedenken gegen ihn vorbrachten. Insbesondere wurde die Frage „Kanal oder Eisenbahn?“ mit viel Temperament erörtert. Friedrich List war es, der in einer „Konnotation der Eisenbahnen und Kanäle in Hinsicht auf Schnelligkeit, auf Sicherheit und Bestimmtheit des Transportes“ der Meinung Ausdruck gab: „Bei einer Verknüpfung der Bahnfahrt, wie sie möglicherweise erreichbar ist, wären die Kanäle samt und sonders als Stimpfe zu betrachten und ihre Auströmung und Ausfüllung als eine öffentliche Verbesserung.“ Der begeisterte, unentwegte Vorkämpfer für die Erbauung von Eisenbahnen spricht aus diesen und ähnlichen Aeußerungen. In einer Darstellung Bachmanns, die solchen Anschauungen entgegen trat, findet man u. a. den bemerkenswerten, durch die Entwicklung der Dinge bestätigten Satz: „Man wird in nicht sehr langer Zeit allgemein einsehen, daß, um das Straßensystem eines Landes zur Vollkommenheit zu bringen, gewöhnliche Straßen, Eisenbahnen und Kanäle in zweckmäßiger Verbindung miteinander angewandt werden müssen, und daß keine dieser drei Straßen geeignet ist, den Wert einer anderen zu vermindern.“ Es würde zu weit führen, den Streit, der damals um das Problem „Eisenbahn oder Kanal?“ entbrannt, im einzelnen zu verfolgen. 1880 konnte Freiherr von Rechmann den vom König mit Ungehörig erarbeiteten Entwurf vorlegen, der dann zwei Jahre später veröffentlicht