

Vk 7



Im. A 88

Eine Reise auf der RHEIN=MAIN=DONAU= Grosschiffahrts- und Kraftwasserstrasse

Wir haben in unserem Kahn das Bingereck mit dem Niederwalddenkmal hinter uns, lassen Mainz zur rechten Hand liegen, sagen dem Rhein Lebewohl und steuern Main aufwärts. Die Strecke bis Aschaffenburg ist bereits für die großen Rheinkähne fahrbar gemacht.

Der geplante Neubau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau beginnt bei Aschaffenburg, wo der Main das große Viereck seines Laufs vollendet, in dem der dunkle Spessart ruht. Unser Wasserweg macht sich zunächst das Mainbett zunutze, das durch Wasserbauten und Baggerung schiffbar gemacht wird. Das Gefälle des Stroms bleibt sich nicht selbst überlassen. Das Wasser wird durch Aufstau vertieft und durch Wehranlagen in Abschnitte, sogenannte Haltungen eingeteilt. Die Wehre werden von den Schiffen in Schleusen umgangen. In den angebauten Kraftwerken werden die Kräfte des fallenden Wassers zur Erzeugung von elektrischem Strom ausgenützt. Dicht oberhalb Aschaffenburg sehen wir auf unserem Kartenbilde die erste dieser Kraft- und Schleusenanlagen, deren unser Wasserweg bis zur Landesgrenze 33 zählt. Bei Gemünden verlassen wir vorläufig den Main. Der Fluß wird zwar bis zu den Rebenhügeln Würzburgs vollkommen schiffbar hergerichtet, der Kanal selbst kürzt aber das Maindreieck ab, indem er durch das Werntal den Weg über Arnstein einschlägt, unterhalb Schweinfurt in einer Brücke den Main überquert und erst oberhalb Haßfurt wieder zu ihm zurückfindet. Noch außerhalb Bamberg's verläßt er den Main endgültig, umfängt in einem Bogen diese Stadt, um entlang den Ausläufern des Fränkischen Jura in möglichst gerader Linienführung sein Bett zu suchen. Gleichlaufend mit ihm

glänzen drüben die Wasserbänder der Regnitz und des alten Ludwig-Donau-Mainkanals, des ehrwürdigen, aber unzureichend gewordenen Trägers des weitschauenden Gedankens, der durch den neuen Kanal endlich zur wahren Erfüllung reift! Bei Forchheim überwinden wir die beiden Wasserläufe in Kanalbrücken und erreichen in großgeschwungenen Zügen der Linienführung die rauchende Doppelstadt Nürnberg-Fürth.

Von hier ab werden die Abstände von Schleuse zu Schleuse kürzer. Vorbei am Spitzenkraftwerk Eichelberg, das mit seinen Stauweihern zeitweise bis zu 49 500 Pferdekräfte zu liefern vermag, klimmt der Kanal rasch empor zu seinem höchsten Punkte, der Scheitelhaltung. Um rund 300 m ist unser Schiff seit Mainz in den Schleusen durch die Kraft des Wassers gehoben worden.

In der Scheitelhaltung, die noch in Mittelfranken liegt, erhält unser Wasserweg frische Speisung durch Lechwasser. Vermittels eines 89 km langen „Zubringers“ wird dem südbayerischen Flusse oberhalb Rain Wasser in einer solchen Höhenlage abgezapft, daß es mit natürlichem Gefälle in Brücken Donau und Altmühl überschreitet und den Fränkischen Jura durchbricht. Jene „künstliche Geographie“ bereichert unseren Kanal, ohne die Donau und deren Schifffahrt zu schmälern, mit dem nötigen Wasser.

An Beilngries vorbei, das mit Arnstein unserer Linie den Namen gibt, stößt der Kanal bei Dietfurt auf die Altmühl, deren Bett er sich aneignet. Durch das malerische Altmühltal gelangen wir über Kraftstufen geringerer Leistungsfähigkeit bei Kelheim in die Donau.

Das Ziel Jahrhunderte alter Träume ist erreicht. Vom Rhein zur Donau, von der Nordsee zum Schwarzen Meer trägt eine Wasserwelle.

Im freien Strombett der Donau, das für die Großschifffahrt weiter ausgebaut wird, erreichen wir rasch mit vier Schleusungen Passau und unterhalb davon die Landesgrenze. Den eigentlichen Abschluß des groß angelegten Werkes bildet oberhalb Passau das Kachletwerk bei Steinbach, das rund 42 000 PS elektrische Kraft liefert.

Das Wasser, das uns von Aschaffenburg bis zur bayerischen Landesgrenze trug, hat insgesamt auf 33 Kraftwerken eine Arbeitsleistung von etwa 250 000 PS vollbracht. Diese glückliche Vereinigung von Wasserkraft- und Schifffahrtsstraße enthält den wesentlichen Kernpunkt des großzügigen Unternehmens vom finanziellen Standpunkte aus. Mit den Überschüssen aus dem Verkauf des elektrischen Stromes werden die Kanalstrecken ausgebaut.

Ist das Werk, dessen Herstellung einer privaten Aktiengesellschaft unter starker Beteiligung des Reichs und der Länder, insbesondere Bayerns, obliegt, zu Ende gebracht, dann ist unsere Reisekarte zu schmal geworden, um seine wirtschaftliche Bedeutung zu erläutern. Damit, daß Passau, Regensburg, Bamberg, Nürnberg-Fürth, Würzburg, Aschaffenburg und die übrigen am Kanal liegenden Orte ihre Erzeugnisse unmittelbar in Schiffe laden können, die ebenso gut Rotterdam wie Braila in Rumänien erreichen, ist der Nutzen des neuen Werkes keineswegs erschöpft. Auch daß Ulm durch Kanalisierung der Donau, Augsburg und München durch besondere Kanäle an den neuen Wasserweg angeschlossen werden sollen, beleuchtet zwar dessen unmittelbaren Vorteil für diese Städte. Allein sein Segen reicht weit über seine nächste Umgebung hinaus.

Man hat ausgerechnet, daß das Holz aus den Wäldern des bayerischen Ostens und Südens, Steine, Erze und Waren aller Art auch aus bayerischen Orten, die nicht unmittelbar an der Wasserstraße zu liegen kommen, beim Transport nach rheinischen und niederrheinischen Städten künftig bis zu 40 und 50 Prozent der bisherigen Frachtsätze ersparen werden.

Fast alle bayerischen Handels- und Industriestädte vermögen die gegenwärtige Belastung mit Frachtkosten in einem Maße zu verringern, daß der Nutzen des Kanals für sie ausschlaggebend ins Gewicht fällt.

Für Bayern als Empfangsland ist der Kanal von vermehrter Bedeutung, seit die bayerische Industrie auf Eisen und Kohle aus dem Saargebiet verzichten und sich mit den Rohstoffen aus dem Ruhrgebiet behelfen muß.

Die Pfalz endlich war nie so enge mit dem rechtsrheinischen Bayern verbunden, wie sie es nach dem Ausbau des Main-Donau-Kanals sein wird.

Daß sich alle Einsparungen an Frachten bei Beförderung von Rohstoffen für die Herstellung der Fertigfabrikate verbilligend fühlbar machen werden, bedarf keines besonderen Hinweises. Auf dieser Tatsache beruht die mittelbare Wirkung des geplanten Kanalbaues bis in die geringste Hütte des entlegensten Dorfes hinein.

Wollen wir die Bedeutung unseres Kanals für die kommende Wirtschaft ganz ausschöpfen, so müssen wir Anfang und Ende unseres Kartenbildes im Geiste da weiter verfolgen, wo der Finger nicht mehr weiter kommt. Rheinabwärts sind die Menschenmassen der großen Industriestädte auf Getreidemengen angewiesen, die Donau abwärts in Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien angehäuft werden. Diese östlichen Länder bedürfen dringend der landwirtschaftlichen Maschinen und Düngemittel, die der Westen her vorbringt und zum Austausch gegen Brot bereit hält.

Belgien und Holland, Bulgarien und Rumänien sind noch nicht die letzten Einflußgebiete unseres Wasserweges. Übers Meer hinaus trägt seine wirtschaftliche Reichweite wie die Wassermassen seiner beiden Mündungen.

Noch stehen wir erst am Anfang. Deutscher Geist und deutscher Wille werden die Arbeit vollbringen, die deutsche Not befahl. Mitten durch den anmutigsten und reichsten Teil unserer Heimat führt das gewaltige Werk, von dem wir nach soviel Herzeleid mit Stolz werden rühmen können:

Endlich wieder eine Tat!