

3
F. 3
201

xx
152



K. VII. 3. b. aa. 7. d' - 1

K. VII. 3
b. aa. 7. d'

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000305807



München als Donauhafen



München 1913
Verlag von Melchior Kupferschmid

Meiner Frau gewidmet

Motto:

„Jeder wahrhaft große Gedanke mußte zu allen Zeiten gegen die
Urteile der zeitgenössischen Sachverständigen durchgeführt werden“

München als Donauhafen

Ein Vorschlag zur **völligen** Regulierung der Isar auf größtenteils natürlichem Wege, unter Ausnutzung des Flusses für Wasserkräfte und **Schiffahrt** sowie unter Beseitigung der bisher mit Recht gefürchteten Ueberschwemmungsgefahr.

Ein Zukunfts-Projekt, dessen Ausführung Bayern jährlich viele Millionen einbringt und spart und gleichzeitig Bayerns Metropole auf dem Wasserwege direkt mit allen großen Handels-Zentren im Donau-, Main- und Rheingebiet verbindet.

III 33579



Mit der Ausbreitung des Weltverkehrs gewinnen die Wasserwege immer mehr an Bedeutung. Ja, sie erringen sich in gesteigertem Maße die Stellung im Binnenschiffsverkehrs zurück, welche sie einst vor Erfindung der Eisenbahnen besessen haben. Der Gedanke, daß durch die Erfindung des Dampfroses Flüsse und Kanäle an Bedeutung für den Binnenverkehr verlieren könnten, hat sich als nicht zutreffend erwiesen und die Vernachlässigung von Flußregulierungen und Schiffahrtskanalbauten, welche einige Jahrzehnte lang die Folge dieses Gedankens war, hat sich gerächt. Denn die Eisenbahnen sind gar nicht im Stande, solch kolossalen Lastenverkehr zu bewältigen wie die selbst kleineren Kanal- und Flußschiffe; es bedarf — je nach der Größe der Schiffe, die zwischen 150—500 Tonnen schwankt — zehn bis zwölf und noch mehr Güterzüge, um die Fracht oft eines einzigen mittleren Kanalschiffes zu befördern, was jedesmal erkennbar wird, wenn im Hochsommer der sinkende Wasserstand der Flußläufe eine Verminderung oder zeitweise Einstellung der Schiffahrt notwendig macht. Dabei ist dessen noch gar nicht gedacht, daß z. B. Langholz oder andere unteilbare große Stückgüter schwer und auf Bahnstrecken mit starken und vielen Kurven oder Steigungen gar nicht transportabel sind. Mit dem Maße als solche Schwierigkeiten sich häufen, wachsen die Kosten und sinkt die Rentabilität des Transportes für Produzent und Konsument.

In der Erkenntnis dieser Tatsache, welche in den letzten Jahrzehnten eine Binsenwahrheit geworden ist, haben weitblickende Regierungen alte Fehler gut zu machen gesucht und die Erbauung von Kanälen sowie die Kanalisierung vorhandener Wasserläufe veranlaßt. Freilich: viele, viele Millionen sind unwiderbringlich verloren; denn die Steigerung der Materialienpreise und der Löhne ist gerade in den letzten Jahrzehnten eine so gewaltige geworden, daß Wasserbauten teuer sind. Man gedenkt speziell in

Bayern mit Wemut an die Zeit, da König Ludwig I. — ein Universalgenie im wahren Sinne des Wortes auf dem Königsthron — mit einem gut angebrachten „sic volo“ das Wohl seines Volkes besser wahrnahm, als dieses Volk selbst es verstand. Er griff bekanntlich die Idee Karls des Großen auf und war quasi der Testamentsvollstrecker von dessen großzügigem Plan: er vollendete den Ludwigs-Donau-Main-Kanal, dessen Bedeutung für Bayern gerade jetzt so recht erkennbar wird, da Preußen die Mainkanalisierung bis zur bayerischen Grenze durchführt. Wie man weiß, wird dieser Kanal, der den König Ludwig nur 16 Millionen Taler kostete, heute modernisiert. Es kostet viele, viele Millionen, denn endlich ist die Einsicht gekommen, daß die Wasserstraße unter allen Umständen zuletzt immer noch billiger ist als die Eisenbahn, selbst bei unseren europäischen Flußläufen, die im Vergleich zu den Riesenströmen anderer Kontinente sich recht bescheiden ausnehmen.

Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal existiert jedoch nur für Bayern nördlich der Donau und für die Donau selbst; als einstens noch das alte trotzige Regensburg die Hauptstadt unseres Vaterlandes war, wäre damit der Kanalbau auch der Metropole zugute gekommen. Einem on dit zufolge soll Ludwig I. noch als Kronprinz wiederholt den Plan erwogen haben, Regensburg seine historischen Rechte als Bayern's Hauptstadt zurückzugeben und die Residenz der Könige dorthin zu verlegen — ein Gedanke, der den idealen Sinn dieses großen Königs zeigt. Der Gedanke blieb leider unausgeführt, wie das ja meist das Schicksal des Idealen auf der Welt ist. Regensburgs Lage und Tradition sind gleich herrlich und die Vorliebe für die einst so trübige Feste, vor deren Wällen der tapfere Bayernherzog Arnulf einem mächtigen Kaiser siegreich trockte und so Bayerns Selbständigkeit wahrte, bewies Ludwig I. damit, daß er den Regensburgern die Walfassa und

die Befreiungshalle an die Donauufer baute und daß er noch später, als er München endgültig zur Residenz gewählt, gesagt haben soll: „Zwei Dinge möchte ich doch noch in München haben: den Regensburger Dom und — die Donau!“

In diesen Worten liegt klar ausgesprochen, daß er einsah, was seiner Schöpfung, seiner Meinung nach einzig noch fehlte; denn seine Schöpfung ist München „laterem accepit, marmoram reliquit“: der Anschluß an einen schiffbaren Wasserlauf, als welcher die Isar weder im damaligen noch im heutigen Zustand angesehen werden kann.

Mittlerweile haben auch andere Menschen begriffen, was er weitsehend mit dem Blick des Genius vorherseh: daß die Lebens- und Entwicklungsfähigkeit einer Stadt vom Wasserverkehr abhängt und überall entstehen mit teilweise immensen Kosten Wasser- und Kanalbauten. In Amerika geht der Panamakanal, dessen Notwendigkeit schon Ferdinand Cortez klar erkannte, seiner Vollendung entgegen, ganz ungerichtet die zahllosen Binnenschiffahrtskanäle im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten. Bei uns in Deutschland verbindet der Kaiser-Wilhelmskanal Ost- und Nordsee und zahlreich sind Preußens Schiffahrtskanäle, obwohl daselbst eine kurzsichtige Volksvertretung, als Hindernis wahrer Großzügigkeit, der Regierung die Hände teilweise bindet. Erst in den letzten Jahren ist daselbst wieder ein großartiges und für jedes Deutsche Empfinden wahrhaft patriotisches Wasserbauprojekt aufgetaucht, welches hoffentlich verwirklicht wird: die Ableitung unseres deutschen Rheines bei Wesel und seine Einleitung in die Emdener Bucht, wodurch der vielbesungene deutsche Strom auch auf deutschem Boden bleibt und mündet — gleichzeitig ein Kulturwerk, eine Kapitalanlage und eine patriotische Tat!

Soll Bayern zurückbleiben? Soll unsere künstliche Wasserstraße nur für Nordbayern da sein und soll speziell unsere Hauptstadt vom Wasserverkehr ausgeschlossen bleiben? Ist es denn gar nicht möglich, die Isar schiffbar zu machen und so unseres populären König Ludwig I. Gedanken zu verwirklichen — München an die Donau zu rücken? Mit der Frage soll die Broschüre sich beschäftigen.

Unsere Isar ist gewiß ein unartiges, launisches Kind der Berge, eine scheinbar unbändige Brunnhilde, die vielleicht nur auf den Siegfried wartet, der sie bezwingt. Ich muß mich wundern, daß noch Niemand auf den Gedanken gekommen ist, wie viele natürliche Hilfsmittel wir gerade in unseren Seen und Flüssen um München herum besitzen, die uns, richtig benutzt, dazu dienen können, die

Isar selbst das Werk ihrer Regulierung und Schiffbarmachung vollziehen zu lassen.

Dabei ist der erste Schritt hierzu sogar beinahe schon gemacht oder wenigstens im „Staatsprojekt“ der Wasserkraftgewinnung für das „Walchensee-Werk“ regierungsseitig vorgesehen: es ist die Einleitung der Isar in den Walchensee zu dem Zweck, den Fluß dann zwischen Urfeld und Kochel (unter Durchtunnelung des Kesselbergs) 200 Meter in den Kochelsee herabstürzen zu lassen, wodurch viele Tausende von Pferdekraften für ein Elektrizitätswerk gewonnen werden sollen; dann soll die Isar (mit der Loisach schon im Kochelsee vereint) im Loisachbett abströmen.

Wird dieses Projekt ausgeführt, so ist schon ein Teil der Aufgabe der Schiffbarmachung, wenn auch ein kleiner, gelöst! Wieso!?

Welche Eigenschaften der Isar bilden das Haupthindernis ihrer Kanalisierung und Schiffbarmachung?

1. Die große Differenz und der rasche Wechsel zwischen Hoch- und Niederwasser.

2. Das „unruhige“ Wasser, bedingt durch das Geschiebe und Steingeröll, welches die Isar aus dem Karwendelgebirge mitbringt; Sand- und Kiesbänke sind mit die schlimmsten Feinde einer regelmäßigen Schifffahrt, namentlich dann, wenn sie oft ihren Platz wechseln.

Weniger hinderlich ist das Gefäll; es gibt Flüsse, die ebenso starkes, ja stärkeres Gefäll haben und doch gut schiffbar sind; z. B. der Inn, die Drave und die Save und vor allem die Moldau, welche ein Gefäll von 2.5/1000 hat (die Isar 1:1000) und doch weit hinauf schiffbar ist, bis Prag sogar mit großen Elbedampfern. Legt man eine Kette in einen Strom mit starkem Gefäll, so können die größten Lasten bergan geschleppt werden.

Nun ist es eine bekannte Tatsache, daß ein Fluß, der einen See durchströmt, von diesem Seebecken abwärts gerade diese beiden Eigenschaften — Geschiebebildung und einschneidende rasche Wasserstands-differenzen — dadurch zum großen Teil verliert. Denn der See wirkt als Wasserstands-Regulator, die Geschiebe aber sinken in einem genügend tiefen See zu Boden und werden dann nur langsam und nicht stoßweise weiterbefördert.

Wird das „Walchensee-Projekt“ durchgeführt, welches, genau so, wie es ist, neben meinem nun des weiteren auszuführenden Projekt bestehen bleiben kann und soll, so ist der Stromlauf der Loisach-Isar schon durch das Passieren der beiden Seen, Kochel- und Walchensee, ein gleichmäßiger,

von Geschieben befreiter geworden; damit bietet er die Vorbedingung für Kanalisierung und Schiffbar-
machung. Gleichwohl halte ich das Problem damit noch nicht für gelöst, da ich der Meinung bin, für einen bei München zu erbauenden Donau-
hafen brauchen wir noch größere Wassermassen und zwar solche, die durch noch gewaltigere Becken als Kochel- und Walchensee sind, in ihrem Pegelstand sich regulieren lassen. Es muß ganze Arbeit gemacht werden, wenn wir große Donauschiffe bis in's Münchener Gebiet herauf fahren sehen wollen und zwar müssen wir das Isarbett zu dem Zweck verlegen. Das geschieht so:

Im Anschluß an das Walchensee-Projekt, demzufolge die Isar, wie bekannt, im Riß gefaßt, durch einen Tunnel in den Walchensee geführt, hinter Urjelsd als Riesenkatarakt in den Kochelsee stürzt (vergl. Karten), empfiehlt es sich, gleich hier im Walchensee eine Schleuse noch am Sachenausfluß anzubringen, damit, je nach dem Wasserstande, entweder das überschüssige Wasser die Sachen hinunterfließt, oder für den Katarakt gesammelt wird. Im Notfall kann der immerhin ziemlich große und tiefe Walchensee als Reservebehälter herangezogen werden.

Nun lassen wir die so im Kochelsee vereinigte Isar-Loisach bis etwa Nantesebusch weiterströmen und sperren hier das Loisachbett durch eine Querbarre völlig ab. Alsdann graben wir ein künstliches Flußbett für den Wasserlauf bis zum Singerbach hinüber (etwa 3—4 Kilometer). Die Terrainhindernisse für diese kurze Strecke sind lang nicht so groß, wie die Terrainhindernisse im Fichtelgebirge oder gar im Jura; die Hauptsache ist, daß der Loisachspiegel bei Nantesebusch eine durchschnittliche Höhe (ü. d. M.) von 595 Meter besitzt, der Singerbach an der von uns gedachten Mündungsstelle 590 Meter ü. d. M. liegt. Es wird also durch geeignete technische Ausführung die Ueberleitung möglich sein.

Der Singerbach — mit Isar-Loisach — wird verbreitert und vertieft, entsprechend der Aufnahme der neuen Wassermassen und der ganze Flußkanal in den Starnbergersee geleitet.

Daß dieser mächtige See bei seinen 60 qkm Flächeninhalt und bei fast durchweg 50—100 Meter Tiefe ein geradezu ideales Staubecken und Reservoir darstellt, welches bei entsprechenden Schleuseneinrichtungen beinahe unbegrenzte Wassermengen aufnehmen und abgeben kann — somit einen ruhigen Stromlauf seines Abflusses garantiert, ohne selbst

merkbar zu steigen und zu sinken, sieht auch der Laie auf den ersten Blick.

Am Ausfluß aus dem Starnbergersee bei Starnberg finden wir für unsere vereinigte Isar-Loisach im Flußbett der Würm wieder einen bereits in natura vorhandenen Wasserlauf vor, welcher nur entsprechend verbreitert und vertieft zu werden braucht. Alles Geschiebe, welches noch mit in den Würmseee hereingekommen, bleibt in der Tiefe dieses 22 km langen Wasserbeckens liegen; allenfallsiges plötzliches Hochwasser findet eine kolossale Fläche zur Ausbreitung vor, so daß eine bei Starnberg anzubringende Schleuse an der Würm (die jetzt die Isar-Loisach mitaufnehmen muß) den Wasserstand und die Wassermenge des abströmenden Flusses auf Zentimeterhöhe regelt. Auch hier kann im Notfall bei Trockenheit der See selbst eine zeitlang Wasser abgeben. Den Fluß lassen wir, dem Würmbett entlang, bis Dachau weiterströmen, wo er in die Amper mündet (etwas unterhalb).

Hier, in der Gegend des Zusammenflusses von Würm und Amper bei Dachau, wäre der für die Stadt München bestimmte Flußhafen und seine Anlagen (Stadtkanäle usw.) zu errichten. Bei dem fortwährenden Wachstum der Stadt, speziell nach Westen und Norden und dem durchweg ebenen Terrain ist hier der ideale Platz, an welchem die künftige Millionenstadt Güter und Waren des Flußtransportes aufstapelt — ähnlich wie der Rheinhafen von Karlsruhe zu dieser Stadt gelegen ist.

Skeptiker werden einwenden:

1. Daß das alte Isar- und Loisachbett ab Riß, bezw. Nantesebusch nahezu trocken gelegt und somit die Isar aus Altmünchen so gut wie verschwunden sei.

2. Daß es ihnen zweifelhaft sei, ob die bis jetzt aus Isar, Loisach, Würm (und Sachen) gesammelte Wassermenge genüge, um größere Schiffe zu tragen.

Ad 1 ist zu erwidern, daß Rißerbach, Walchen und eine ganze Reihe kleinerer Bäche noch immer in das Isarbett abströmen, und daß auch die Sachen keineswegs ganz ausgeschaltet ist; ebenso empfängt die Loisach ab Nantesebusch eine große Anzahl von kleineren und größeren Beifläßen; trotzdem wollen wir einen Ersatz für das Isarbett haben, schon deshalb, weil ich der Meinung bin, daß wir für München's Donauhafen und den abwärts davon strömenden Flußlauf gar nicht genug Wasser haben können, um möglichst große Schiffe bis in's Münchener Gebiet hinauf zu führen. Wie und woher wir uns diesen Ersatz holen, darüber siehe weiter unten.

Ad 2 ist es für jeden, der die Isar kennt, unzweifelhaft, daß diese allein ihrer Wassermenge nach schon ab Tölz — also ohne Loisach und Würm — schiffbar für kleinere (100—150 T. Schiffe) wäre, wenn nicht Geschiebe sowie die schnellen und starken Pegelstands-differenzen eine regelmäßige Schifffahrt behinderten; also werden wir wohl bei Dachau im künftigen Hafen aus der vereinigten Isar-Loisach-Würm, deren Höhe und Menge, wie gezeigt, durch drei Seen auf den Zentimeter regulierbar ist, genug Wasser für die Schifffahrt haben. Bei Dachau selbst kommt außerdem in den Hafen herein die Amper, die bekanntlich nach ihrem Ausfluß aus dem Ammersee mit kleinen Dampfern befahren wird. Die Schiffbarkeit dieses Flusses ammerseeabwärts beweist die Richtigkeit meiner These: daß ein Fluß, der durch einen größeren See geflossen, geschiebefrei und ruhig und damit schiffbar wird, wenn er nur genug Wasser führt. Und zweifellos hat unsere Isar viel leicht schon bei Mittenwald so viel Wasser, wie die Amper bei Stegen — nur daß erstere ein „unruhiges“ Wasser (nicht durch einen See reguliert) und nur dadurch für die Schifffahrt untauglich ist.

Wir werden also abwärts von unserem künftigen projektierten Münchner Donauhafen bei Dachau einen stattlichen, tiefen und ruhigen Fluß haben, der von hier aus selbst großen Donaudampfern die Berg- und Talfahrt gestattet, wenn — was nun leicht sein wird — die Fahrinne kanalisiert wird. Dabei bin ich der Ansicht, man folgt von Dachau ab dem Amperbett, welches bei Moosburg in die Isar sich ergießt, reguliert die Amper und ab Moosburg die Isar.

Trotzdem wollen wir noch mehr Wasser haben, denn wir wollen Donauhafen sein, in welchen mindestens alle unsere bayerischen Donauschiffe einlaufen können und es gibt immer trockene und nasse Sommer. Für ersteren wollen wir uns noch ein paar wasserreiche Gebirgsflüsse in Reserve halten; für letzteren treffen wir Vorrichtungen, daß diese Flüsse in ihr altes Bett zurückkehren können. Dabei wollen wir, da die Sache Geld kostet, auch Kraftkatarakte gewinnen, ähnlich wie am Walchensee.

Zu dem Zweck wollen wir die Wassermasse zweier Flüsse noch für den Münchner Donauhafen gewinnen und dabei mehrere Fliegen mit der Klappe treffen: einen allen Anforderungen der Binnenschifffahrt genügenden Wasserlauf ab München-Dachau, drei Stauwerke für Kraftzwecke und — das altgewohnte Bild der Isar in München's Burgfrieden erhalten sehen.

Der eine Fluß, den wir zwingen, unter Bildung eines Stauwerkes, in's Isargebiet zu fließen und sein Wasser für den Donauhafen abzugeben, ist der Lech. Und zwar errichten wir bei Schongau eine Querbarre, die den starken hier tief eingegrabenen Gebirgsfluß um etwa 20 Meter hebt und lassen die Wassermassen durch eben solch einen Tunnel wie die Isar vom Riß in den Walchensee, abströmen in die Ammer bei Ramsau. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß schon ohne Querbarre der Lech bei Schongau zirka 50 Meter höher fließt als die Ammer bei Ramsau. Die Entfernung beider Flüsse beträgt hier nur wenige Kilometer, also braucht der Tunnel nicht viel länger zu sein als der im „Walchenseeprojekt“ vorgesehene Tunnel vom Riß nach dem Walchensee.

Wie viele Pferdekkräfte hier das durch den Querbarren bei Schongau hergestellte Kraftwerk liefert, mögen Techniker ausrechnen; es werden nicht zu wenige sein. Freilich hat der Lech in erhöhtem Maße die Mißstände eines Alpenflusses — Geschiebe und große Differenzen im Wasserstande; aber er ist im allgemeinen ziemlich wasserreich und läßt, mit der Ammer vereint, seine Geschiebe in die Tiefe des mächtigen Ammersees, dessen Ausfluß, die Amper, er beinahe um's doppelte verstärkt. Schleusenanlagen in Schongau und Stegen sorgen auch hier, daß genau so viel Wasser abfließt, als für die Schifffahrt gut ist. Kommt's einmal gar zu wild, so läßt man den Lech ab Schongau ein paar Tage oder Wochen ganz in seinem alten Bette fließen. Letzteres wird übrigens auch nicht trocken; wir wissen, wie viele und zahlreiche Nebenflüsse der Lech hat, der, wie die Isar und andere Flüsse nicht verschwindet, wenn man den Oberlauf ableitet. Leute, die so etwas im Ernst glauben, erinnern an den Ungar, der mit der Hand die Donauquelle verstopfte und sprach: „Jetzt werden sich in Wien die Leut' wundern, daß Dunau furt ist!“

Den zweiten Fluß, den wir brauchen, und der von rechtswegen ein Nebenfluß der Isar ist, nehmen wir aus dem Tegernsee: die Mangfall. Hier errichten wir da, wo sie ihren nördlichsten Punkt (bei Grub) erreicht, östlich einen Querdamm und stauen den Fluß, der ebenfalls ein tief eingerissenes schmales Flußbett wie der Lech hat, so hoch an, daß er in einen künstlich herzustellenden Kanal über Peiß, Mhing, Dürrenhaar usw. durch den Grünwalder Forst weiter geleitet und unterhalb Geiselsgasteig oder bei der Großhesseloher Brücke in mächtigem 30 Meter hohem Fall in die Isar geleitet werden kann. Mit den im alten Isarbett daselbst

vorhandenen Wassermengen der Isar, des Rißer-
baches, ev. Isar wird hier ein Fluß ihr gewohnten
Bette dahinströmen, dessen Charakter und Aussehen
den Münchner seine Isar nicht vermessen läßt. Und
wir wollen die Flüsse zudem auch haben für den
Donauhafen bei Dachau; wir lassen ihn zwar im
alten Isarbett weiterströmen nach Garching, Frei-
sing, bis er in Moosburg mit der Amper sich ver-
einigt, aber wir lassen durch den schon vorhandenen,
zu erweiternden und vertiefenden Schleißheimer
Kanal so viel Wasser nach dem projektierten Hafen
abströmen als wir jeweils dort brauchen. Meistens
werden wir nicht viel brauchen; denn wie wir ge-
sehen, werden uns dort bei Dachau die vereinigten
und durch 4 Seen regulierten vereinigten 5 Flüsse:
Isar, Loisach, Amper, Würm und Isar
Wasser genug liefern, daß eine gleichmäßige
und stete Schifffahrt ab München-Dachau mög-
lich ist.

Wie wir wissen, wird auch das alte Mangfallbett
von Grub abwärts nicht trocken liegen. Wenige
Kilometer unterhalb der Stelle mündet die Leizach
ein, die ebenso stark ist, wie die Mangfall. Auch
glaube ich kaum, daß man es in Rosenheim oder
Wasserburg noch merkt — im übrigen hüte man
sich vor der Logik des die Donauquelle verstopfenden
Ungarn.

So ist das Nützliche mit dem Angenehmen ver-
einigt, die Münchner Altstadt behält ihre Isar und
was auch eine Hauptsache ist: die Wasserläufe sind
jetzt sämtlich durch Seebecken (oder Stauwehre) so
reguliert, daß Hochwasserkatastrophen in dem Um-
fange wie 1899 wohl nicht mehr möglich sind. Die
Seebecken von 2 großen und 2 kleinen Seen, zu-
sammen eine Fläche von zirka 150 qkm — doppelt
so groß wie die Chiemseefläche — nehmen die Alpen-
wasser auf und es müßten schon ganz besonders un-
günstige Ereignisse zusammentreffen, wenn dann
noch eine solche katastrophale Zerstörung möglich
wäre wie im Jahre 1899. Welch kolossale Summen
sind in anderen Ländern nur allein für solche
Zwecke ausgegeben? Was kosten die Stauwehre im
Ruhrbezirk und in der Rheinprovinz, gar nicht
zu reden von dem gewaltigen Staudamm bei Assuan,
der die Nilüberschwemmung reguliert.

Daß bei solch einem Riesenwerk, welches das
Stadtgebiet Münchens mit seiner z. B. für die
Schifffahrt ungeeigneten Isar auf dem Wasserwege
mit der von München zirka 150 km entfernten
Isarmündung (bei Plattling) in die Donau ver-
bindet und zwar so, daß große Schiffe herauffahren
können, die Kosten entsprechend sind, ist begreiflich.

Dagegen ist in Anschlag zu bringen, daß es sich
um ein Werk handelt, dessen Ausführung oder Nicht-
ausführung eine Lebensfrage für Bayerns Metropole
ist. Ohne Kohlen keine Industrie, ohne billige Kohlen
keine Konkurrenzfähigkeit der Industrie, ohne
Wasserweg keine billigen Kohlen. Auf dieser unbe-
streitbaren Tatsache basiert ein großer, vielleicht der
größte Teil der künftigen Entwicklung Münchens,
wenn es von einem Schicksal Brügge's und ähnlicher
im Dornröschenschlaf versunkenen, einst auch in Pracht
und Herrlichkeit dastehenden Plätze in Zukunft sich
bewahren will. Man vergegenwärtige sich, daß man
den Rhein von Wesel bis Emden ableiten will —
daß über 200 Kilometer Kanallänge künstlich dort
erst herzustellen sind — im Moor — also unter
den ungünstigsten Verhältnissen, daß die dafür vor-
angeschlagene Summe von 250 Millionen Mark
jedenfalls weit überschritten wird; man vergegen-
wärtige sich, wie viele Millionen Preußen für den
Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin aufgewendet und
dann sage man sich, daß alle Kleinlichen Interessen
zurücktreten müssen vor solch einem Projekt!

Um die Rentabilität eines Schifffahrtsweges, der
München zum Donauhafen macht und, der diesen
Donauhafen jetzt auch mit dem Rhein und so mit
dem ganzen norddeutschen Kanalnetz verbindet,
braucht man kaum im Zweifel zu sein. München
ist heute schon eine Stadt von nahezu 700 000 Ein-
wohnern, wenn man die Orte des Interessenbe-
zirkes mitrechnet, für die der Donauhafen in Betracht
kommt. — Bis das Projekt ausgeführt wird, ver-
gehen gut und gern noch mehrere Schöffelertanz-
perioden. Mittlerweile ist München Millionenstadt
geworden. Abgesehen von dem Anschluß an das nord-
deutsche Kanalnetz steht die Donauschifffahrt zweifel-
los vor einer großen Aufschwungsperiode, wenn
erst geordnete Zustände am Balkan herrschen. Daß
solche unter allen Umständen von Rumänien und
Bulgarien doch immer noch eher zu erwarten sind,
als von den indolenten Türken, ist gewiß und
dann fahren Schiffe mit Münchens Stadt- und
Contorflaggen nach Belgrad und Galatz und im
Donauhafen bei Dachau begrüßen uns die Flaggen
fremder Länder.

Wohl sind nun noch am Unterlauf der Isar
Schiffschleusen anzulegen und das Flußbett selbst
ist durch Regulierung und Kanalisation in einen
regelrechten Schifffahrtskanal umzuwandeln, ähnlich
wie der Main und andere Flüsse. Eines der groß-
artigsten Werke dieser Art ist die Donauregulierung
oberhalb und unterhalb Wien, noch gewaltiger die
erst vor einigen Jahren erfolgte Regulierung des

„Eisernen Tore“ in der Donau. Aber diese Regulierung müßte über kurz oder lang doch vorgenommen werden, der verheerenden Hochwasser halber, von denen ein einziges, wie das 1899, um viele Millionen mehr direkten und indirekten Schaden anrichtet, als eine sachgemäße Regulierung kostet. Dabei ist zu bemerken, daß aber die beste Regulierung bei einem schon durch Seen in seinem Oberlaufe geschlebefrei gemachten und ruhigen Fluß nicht nur erheblich billiger ist, sondern auch erheblich geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten verursacht. Es ist keineswegs außer Betracht gelassen, daß solch ein Riesenprojekt vielfach in die Rechte Privater eingreift; aber das ist die gemeinsame Eigenschaft aller Kulturfortschritte: die Eisenbahn verdrängte den Posthalter der „guten alten Zeit“, der Dzeandampfer den Segler, Flußregulierungen schaden der Flußfischerei, das Automobil den Lohnkutschern und Pferdehaltern — trotzdem gibt es neben all den neuen Erfindungen immer noch Posthalter, Segelschiffe, Flußfischer und Pferde. Markgraf's berühmte Entdeckung vom Rübenzucker schädigte die tropischen Zuckerplantagen, trotzdem gibt es noch immer Kolonialzucker, und die Holländer sehen heute schon mit grundlosem Bangen, daß eines Tages der Rhein und die vielen von ihm gespeisten Kanäle in ihrem Lande teilweise versiegen, wenn in Deutschland das Projekt, den deutschen Strom ab Wesel nach Emden abzuleiten, durchgeführt wird. Jeder Fortschritt verlangt Opfer von Existenzen. Die Hauptstadt Bayerns ist wert, daß ein paar Sägewerke und Fabrikanlagen da und dort expropriert werden müssen und meist machen die Leute gar kein so schlechtes Geschäft dabei, sowie daß Opfer gebracht werden, um sie zur Hafenstadt zu machen! Berlin will See Stadt werden und baut seinen Großschiffahrtsweg nach Stettin immer mehr in diesem Sinne aus — München aber kann und muß Donauhafen werden.

Der bayerische Staat hat ebenfalls ein Interesse an der Regulierung und Schiffbarmachung der Isar, wodurch ja auf dem von mir hin angegebenen Weg auch die Beseitigung der Hochwassergefahr erreicht wird. Dann werden außer München auch die übrigen an Isar, Amper und Würm gelegenen Orte, so wie der Würm-, Ammer-, Kochel-, Pilsen- und Wörthsee an schiffbare Wasserläufe angeschlossen. Denn es ist wohl kein Zweifel, daß kleinere Schiffe bis in diese Seen hinauffahren können, welche ihrerseits selbst damit zu Häfen werden, man denke dabei an die fiskalischen Kohlenlager bei Penzberg; z. B. müssen diese noch

dazu billigen Braunkohlen auf dem teuren Schienenweg verfrachtet werden, nach Schiffbarmachung der Isar können kleine Schiffe ab Penzberg im kanalisiertem Isar-Loisach-Singerbachbett, nach dem Würmsee und von dorthin in den München-Dachauer Donauhafen und weiter in alle Rhein-, Donau- und andere Häfen des deutsch-preussisch-österreichischen Kanalnetzes gelangen: Berlin, Köln, Frankfurt, Dresden, Hamburg, Danzig, Königsberg, Wien, Budapest, Belgrad, Galatz usw. sind auf dem Wasserweg mit München verbunden.

Der bayerische Staat ist auch Besitzer von Hochwald und Hochmoor; alle die Waldungen in Nähe der großen Seen, welche ihr Wasser nach dem München-Dachauer Hafen senden werden, können ihre Stämme direkt ins Wasser schicken, wo sie, zu großen Schiffen vereint, den Transport anders lohnen, als die teure Floßfahrt, wobei jedes Floß immer eine geringe Anzahl Stämme fördert. Und nun gar die Perspektive bei Hochmooren, deren Produkt, der Torf, den Eisenbahntransport überhaupt nicht mehr lohnt, indes er ein gut rentierendes, bequem zu verladendes Material für Schiffe abgibt (namentlich der Torfmull); damit werden die riesigen Moore im Laufe der Zeiten urbar gemacht und der Staat gewinnt Land — Ackerland und Bauland! Nimmt der Fiskus solche Dinge selbst als Monopol in die Hand, so wird der Donauhafen Münchens auch ein Segen für den bayerischen Staat.

Und da wir vor Jahren einmal auch eine „Hofbräuhausdebatte“ im Landtag hatten, will ich nicht unterlassen darauf hinzuweisen, daß der bayerische Staat als Eigentümer des Hofbräuhauses für sein Absatzprodukt, das weltberühmte K. B. Hofbräuhausbier ebenfalls den billigen Wassertransport gewinnt, sobald München Donauhafen geworden. Biertransporte auf der Bahn verteuern den Gerstensaft und der Ausländer trinkt lieber ein billigeres Bier, das bei ihm zu Hause „auf Hofbräuhausart gebraut“ ist, statt das echte, wenn das echte zu sehr verteuert ist. Das spüren die Münchner Brauereien im Allgemeinen schon heute und das K. B. Hofbräuhaus im besonderen! In der Rheingegend wird fränkisches Bier im allgemeinen vorgezogen: es kommt größtenteils auf dem Wasserweg und ist daher billiger als Münchner Bier.

Mag trotzdem der Biertransport zu Wasser ab München einen bescheidenen Prozentsatz des Gesamttransitverkehrs dereinst ausmachen, eins ist gewiß: nicht nur die Stadt München, auch der bayerische Staat gewinnt durch den bei Dachau zu errichtenden Donauhafen; denn es ist für das Land nicht gleich-

gültig, ob seine Hauptstadt durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einen Riesenaufschwung einnimmt oder nicht. Handel und Industrie aber sind in München noch in den Anfängen und können sich erst mit dem Wasserweg entwickeln. Was eine hochentwickelte Hauptstadt für das Land wert ist, lehrt uns Ungarn und Budapest.

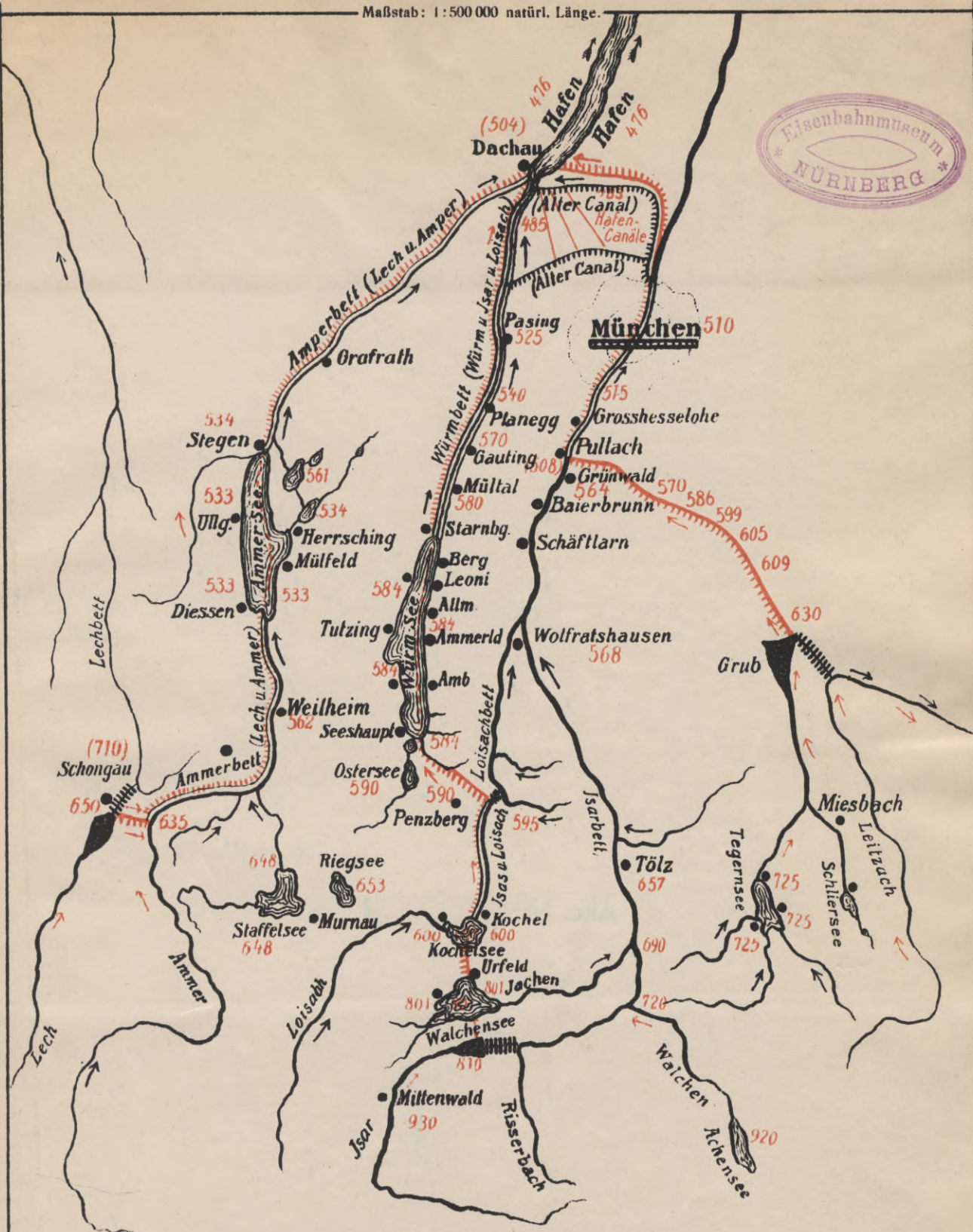
*

Absichtlich habe ich alle Kostenberechnungen und technischen Details, welche Sachen der Ingenieure sind, vermieden. Es handelt sich nur darum, einen Weg anzugeben, auf möglichst natürliche Weise das Ziel zu erreichen; wie ich gezeigt zu haben glaube, sind die vorhandenen Flußläufe und Seebecken benutzbar und nur verhältnismäßig kurze Strecken müssen völlig neu (d. h. künstlich) hergestellt werden. Nicht zu übersehen ist auch, daß mein Projekt nicht nur direkt an das „Walchensee-Projekt“ anknüpft, sondern die Ausführung des letzteren zu seiner Voraussetzung hat. Im Vergleich ferner zu dem „Ochsenfurt-Münchener“ Kanalprojekt, welchem die größten territorialen Hindernisse entgegenstehen, ganz abgesehen von den Kosten, darf mein Projekt den Vorzug in Anspruch nehmen, daß es künstliche,

neu anzulegende Kanäle möglichst vermeidet und vor allem, daß es sich im Seegebiet der Isar und ihrer Nebenflüsse die reichsten und größten natürlichen Wasserreservoirs sichert — eine für Zeiten der Wassernot und des Hochwassers unschätzbare Eigenschaft eines Schiffahrtskanales.

Vorstehend erörtertes Projekt ist ein Kulturwerk allerersten Ranges. Kulturwerke aber sind es, nicht kriegerische Taten, welche die Muse der Geschichte mit ehernem Griffel der Ewigkeit überantwortet! Karl der Große ist tausendmal größer durch seinen Gedanken des Donau-Mainkanals, als durch seinen Sieg über die Sachsen. Und was war die Regierung unseres † Königs Ludwig I. anders als eine Kette von Kulturwerken, an denen das Volk der Bayern so recht erst heute sieht, welche wahrhaft großer König er war, der für das Volkswohl gewacht und geschafft hat! Wenn der Sanustempel geschlossen bleibt, was wohl Jeder dem Vaterlande wünscht, dann können Projekte wie das der deutschen Rheinmündung, des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin und des Donauhafens in München sich verwirklichen. Die Namen der Fürsten aber, die solche Werke fördern, wird Elio mit goldenem Griffel in Erz eingraben. Denn **Münchens Zukunft** liegt auf dem **Wasser!**





Die roten Zahlen geben die Höhe über der Nordsee in Metern an.

Die Pfeile geben die Richtung des Fluß- bzw. Kanallaufes an.

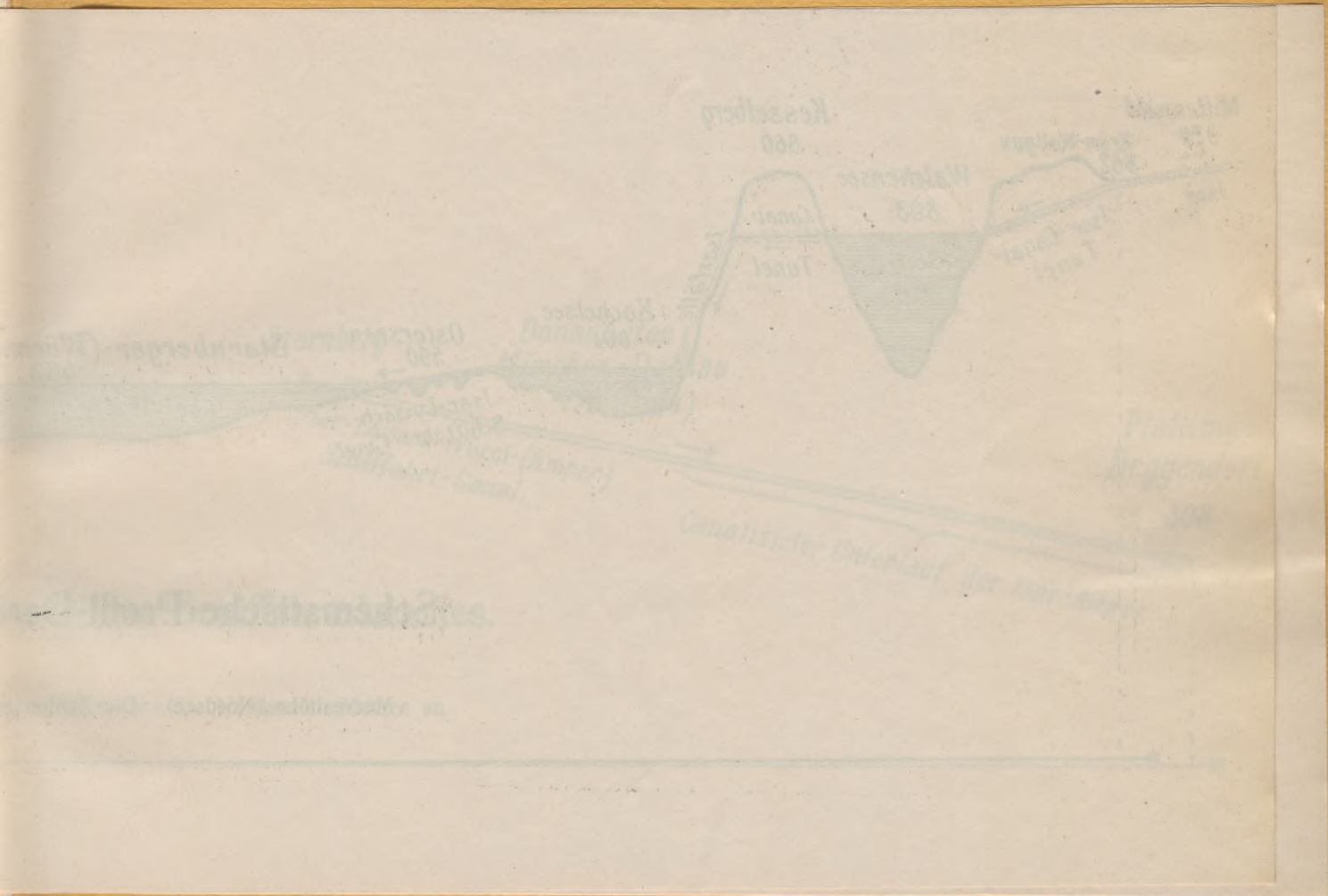
———— sind vorhandene künstliche Wasserläufe.

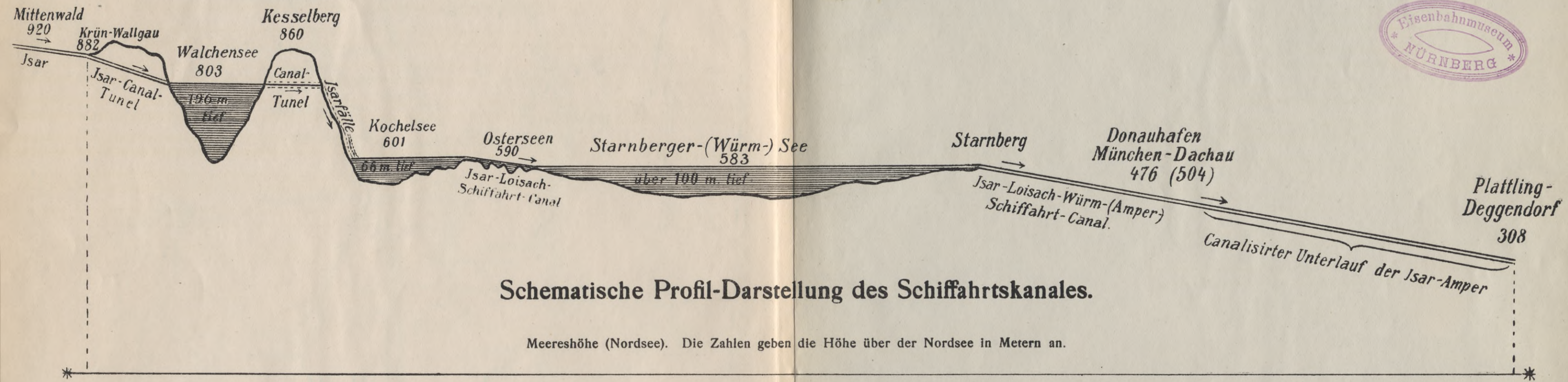
----- sind neu herzustellende künstliche Wasserläufe.

----- oder ----- sind zu kanalisierende natürliche Wasserläufe.

----- sind Talsperren (gestaute Flußläufe).

----- Kilometer. ----- Ausgeschaltetes (trocken gelegtes) Flußbett.

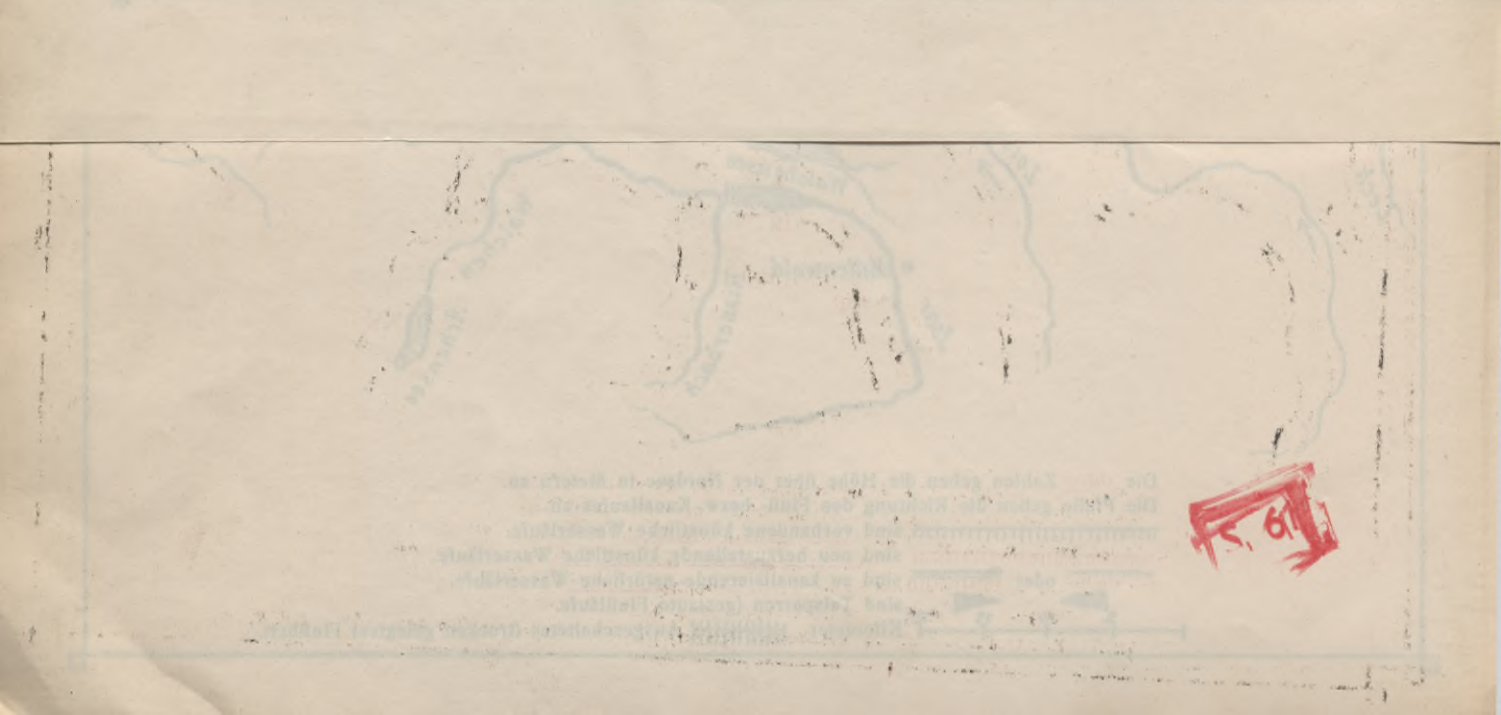
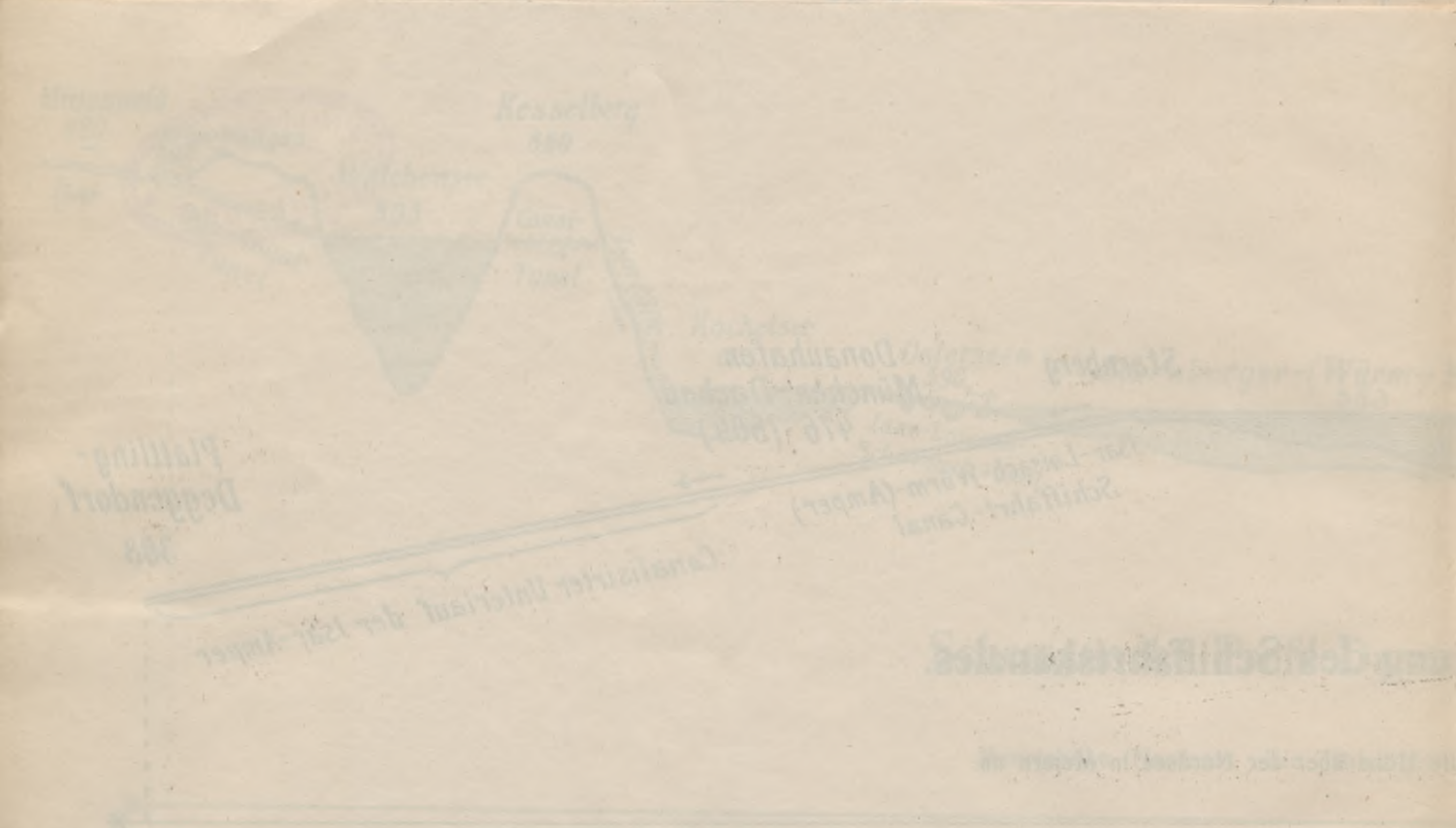




Schematische Profil-Darstellung des Schiffahrtskanales.

Meereshöhe (Nordsee). Die Zahlen geben die Höhe über der Nordsee in Metern an.

15. 61



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III L. inw. 33579

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305807