

Die bayrische Industrie und die Schiffahrtsprobleme

Autor(en): **Freder, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **4 (1911-1912)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.08.2024**


Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920551>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Benennung und Skizze	Ort- und Zeitangaben	Beschreibung	Literatur
<p style="text-align: center;"><i>Trogbahn</i> <i>am Potamac.</i></p>	<p style="text-align: center;">Eröffnet 1876</p>	<p>Die Kähne haben 135 t Tragfähigkeit. Der Kanal ist oben gegen die Trogbahn durch ein Schleusenhaupt abgeschlossen. Später auf Trockenförderung und trockenen Scheitel umgebaut.</p>	<p>Handbuch der Ingenieurwissenschaften III₂.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Schiffseisenbahn.</i></p>	<p>Ausgeführt bei Meaux in Frankreich.</p>	<p>Anfänglich zog eine Winde auf dem Trockenwagen diesen über eine auf der Bahn gelagerte Kette hinauf, ähnlich wie bei der Kettenschiffahrt. Nachträglich Zahnstange, in welche das Treibrad der Winde eingreift.</p>	<p>Gerdau, Bericht an den X. Schiffahrtskongress in Mailand 1905.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Trockenförderung auf geneigter Ebene mit hydrostatischem Wagen</i> <i>von Bellingrath.</i></p>  <p style="text-align: center;">Fig. 14.</p>	<p>Vorschlag</p>	<p>56-rädriger Wagen mit gegliedertem Boden, durch 2 Gruppen von je 14 Presskolben gestützt.</p>	<p>Studien über Bau- und Betriebsweise eines deutschen Kanalnetzes, von Bellingrath. Handbuch der Ingenieurwissenschaften III₃.</p>

(Fortsetzung folgt.)



Die bayrische Industrie und die Schiffahrtsprobleme.

Von W. FREDER, München.

Was das Vorwärtskommen der Industrie in Süddeutschland und besonders in Bayern so sehr erschwert, sind zwei wichtige Dinge: 1. der Mangel an Rohstoffen und Kohle und 2. der primitive Zustand des Schiffahrtsverkehrs. Wie bedeutungsvoll es für die Industrie ist, wenn diese Hemmungsfaktoren nicht vorhanden sind, beweisen vor allem die Rheinlande und Westfalen und, in vermindertem Masse, auch Schlesien. Diese volkswirtschaftliche Wahrheit ist auch von den deutschen Regierungen erkannt, die darum die bestehenden grossen Schiffahrts- und Kanalprojekte, die bekanntlich zum Teil bereits in der Ausführung begriffen sind, bereitwillig fördern. Es ist dabei auch die Rücksicht darauf von Einfluss, dass die Eisenbahnen auf die Dauer den wachsenden Güterverkehr allein nicht bewältigen können. Abgesehen von einem regelmässigen Schiffahrtsverkehr auf der Donau bis Regensburg, der Kleinschiffahrt auf dem Untermain und dem Ludwig-Donau-Mainkanal besteht in Bayern bis jetzt keine Gelegenheit zu einem umfassenden

Wasserverkehr, der einerseits die Einfuhr von Rohstoffen und Kohle und andererseits den Transport von Gütern aller Art, Halb- und Ganzprodukten, verbilligt. Nur der Rheinverkehr bei Ludwigshafen-Mannheim bleibt noch zu erwähnen. Auch die Produkte der Landwirtschaft würden natürlich bei einem geregelten und regen Wasserverkehr wesentlich profitieren.

So wenig auch diese volkswirtschaftlichen Wahrheiten bestritten werden, auch in Bayern, so muss doch konstatiert werden, dass die bayrische Staatsregierung in dieser Richtung nicht die Energie äussert, die im allgemeinen Staatsinteresse sehr erwünscht wäre. Bemerkenswert muss freilich werden, dass die Aktionsfreiheit der bayrischen Regierung insofern beschränkt ist, als sie in der Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Untermain (zunächst bis Aschaffenburg) von Preussen abhängig ist. Preussen hat zwar seinen ursprünglichen Widerstand aufgegeben, aber so lange nicht die Frage der Schiffahrtsabgaben gelöst ist, kann dieser alte Plan nicht realisiert werden. Auch die Staatsfinanzen Bayerns, die seit längerer Zeit nicht

die besten sind, bilden ein grosses Hindernis. Denn es handelt sich bei diesen Schiffahrtsprojekten um Ausgaben, die auf viele Millionen zu beziffern sind, und da überdies die Ausführung des Main-Projektes die *conditio sine qua non* der andern Pläne bildet, so kommt man zu dem Ergebnis, dass die Lage der bayrischen Regierung schwierig ist.

Etwas anderes ist es mit der Frage, ob nicht auf der obern Donau, auf der Strecke Regensburg-Ulm der früher bestandene Dampfschiffahrtsverkehr wieder aufgenommen und den heutigen Bedürfnissen entsprechend erweitert werden kann. Hier hat Bayern allein zu entscheiden, und dann erfordert die Wiederaufnahme dieses Wasserverkehrs relativ nur geringe Ausgaben. Die für die grossen Schiffahrtsprojekte vorhandenen Hindernisse bestehen also für eine Neuregelung der Schiffahrt auf der obern Donau nicht. Hier könnte die bayrische Staatsregierung gewiss lebhafteres Interesse bekunden. Wenn schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts auf dieser Donau-Strecke ein reger Dampferverkehr bestehen konnte, als die Industrie noch nicht den Umfang angenommen hatte, wie heute in den obern Donaustädten Ulm, Neu-Ulm, Günzburg, Lauingen, Dillingen, Höchstädt, Donauwörth, Neuburg, Ingolstadt und Kelheim, so kann man ungefähr ermessen, was in der Gegenwart und in naher Zukunft an volkswirtschaftlichem Gewinn erwartet werden darf, wenn daran gegangen wird, den Anträgen der Regensburger Handelskammer und der Sektion Neu-Ulm des Bayrischen Kanalvereins Folge zu geben. Es war also auch hier wieder, wie so oft, private Initiative, der die Wiederaufnahme eines alten Planes zu danken ist. Der frühere Dampfschiffahrtsverkehr auf der obern Donau bestand bis zur Eröffnung der Donautalbahn. Die österreichische Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Bayern nach anfänglicher Selbstverwaltung des alten Dampfschiffahrtsverkehrs das Monopol überlassen hatte, stellte nach Eröffnung der Donautalbahn den Betrieb ein, weil sie mit einer so erheblichen Minderung des Wasserverkehrs rechnete, dass ihr eine Fortsetzung des Betriebes nicht mehr rentabel erschien.

Inzwischen haben sich die Verhältnisse total geändert und das Bedürfnis nach einer Wiederaufnahme der Dampfschiffahrt auf der obern Donau ist allgemein geworden. Die von der Regensburger Handelskammer geltend gemachten Gründe sind so einleuchtend, dass man sich eigentlich wundern muss, dass man nicht schon früher auf den Gedanken gekommen ist, die obere Donau wieder in den Dienst eines regelmässigen Schiffahrtsverkehrs zu stellen. Natürlich kann bei den Wasserverhältnissen der oberen Donau nur von einer Kleinschiffahrt die Rede sein, einer Schiffahrt mit kleinen Dampfern und Motorbooten bis zu etwa 400 t Ladegewicht. Wenn auch schon heute bei einer Durchschnittstiefe von 0,90 m in der Fahrinne ein Verkehr bis zu etwa 300 t möglich ist,

so ist doch die Bedingung eines regelmässigen und rentablen Schiffahrtsverkehrs, dass eine Korrektion der oberen Donau so weit durchgeführt wird, dass im allgemeinen eine Fahrinne von 1,1 m Tiefe gesichert ist. Gegenwärtig werden noch Versuche gemacht, wie diese Korrektionsfrage technisch am besten gelöst werden kann, da das im Mittelrhein angewandte Rechnungssystem für die obere Donau nicht passt. Aber für solche Versuche reichen private Mittel nicht aus, hier müssten grössere staatliche Mittel zur Verfügung gestellt werden, zumal das obere Donaugebiet schon oft durch Überschwemmungen hart heimgesucht worden ist und ihm solche Lasten nicht aufgebürdet werden können. Hoffentlich erkennt die Regierung ihre Aufgabe und erfüllt endlich eine alte Pflicht. Wie schon bemerkt, sind dabei nicht Millionen flüssig zu machen, es lässt sich die Korrektion für die Kleinschiffahrt mit geringern Mitteln durchführen.

Da im obern Donaugebiet die Industrie in den letzten Jahrzehnten gewachsen ist — es kommen hauptsächlich Mühlen, Sägewerke, Zementfabriken, Ziegeleien, Malzfabriken, Brauereien, Baumwoll-, Tuch-, Filz- und Seilerwarenfabriken, ferner ein grosser Holzhandel, Steinbrüche usw. in Betracht — so ist schon dadurch die Rentabilität der Kleinschiffahrt gesichert. Auch Petroleum-Grossniederlagen würden im Anschluss an die Regensburger Tanks entstehen und dem Verkehr weiteres Leben zuführen. Auch durch das benachbarte Württemberg würde dieser Verkehr ohne Zweifel reich alimentiert werden und nicht zuletzt würde alsdann auf dem Ludwig-Donau-Mainkanal wieder einmal neues Verkehrsleben entstehen. Kurz: es bedarf nur relativ geringer Staatsmittel, um in kurzer Zeit einen lebhaften Schiffsverkehr auf der obern Donau zu schaffen und damit das Wirtschaftsleben in Südbayern und Nachbarschaft wesentlich zu bereichern. Nach der bewährten Maxime: Bis dat qui cito dat sollte die bayrische Staatsregierung nicht länger zögern und recht bald die notwendige Korrektion der oberen Donau durchführen. Alles übrige kann sie ruhig den Kapitalkräften in Südbayern überlassen.



Die Wasserkraftanlagen im Salzkammergut.

Die grossen Elektrizitätswerke, welche das ganze Salzkammergut umspannen und auch für den elektrischen Betrieb der Staatsbahnlinsen jener Gegend in Betracht kommen, setzen sich aus folgenden Einzelwerken zusammen:

1. Das Traunfallwerk mit einer normalen Leistungsfähigkeit von 2400 P.S.

2. Das Offenseewerk mit seinen zwei Zentralen und einer Leistungsfähigkeit von 3600 P.S. wird durch den Offenseebach und seinen Nebenflüssen, hauptsächlich den Gimbad, mit Wasser versehen; dessen Leistungsfähigkeit wird dadurch erhöht, dass vermittelt einer am Offensee angebrachten Stau- und Schleusenanlage der See so gestaut und eventuell so gesenkt werden kann, dass er ein verfügbares Reservoir von 1,180,000 m³ Wasser bildet. Vermittelt dieses Reservoirs wurde trotz der geringen Ergiebigkeit