

IV. Donau-Main-Canal.

Anlage- und Die Idee Kaiser Karl d. Gr., die Donau mit dem Main und beziehentlich mit dem Rheine zu verbinden, ward nach Verlauf von fast einem Jahrtausend erst durch Seine Majestät von König Ludwig I. wieder aufgegriffen und fand ihre Verwirklichung durch den Bau des Donau-Main-Canals.

Nachdem sich auf Grund eines deßfalls am 1. Juli 1834 erlassenen Gesetzes eine Actiengesellschaft gebildet und das postulierte Baukapital von 8.530.000 fl. aufgebracht ward, übernahm die Staats-Regierung den Bau,- welcher indessen wegen der unvorhersehbaren und kaum zu überwindenden Hindernisse aller Art nicht mit den bezeichneten Mitteln zu Ende geführt werden konnte.

Mit einem weiteren Zuschuß von 7.615.613 fl. dotirt, ward das Unternehmen so weit gefördert, daß im Jahre 1843 die 8 Meilen (= ca. 60 km) lange Strecke zwischen Nürnberg und Bamberg von Schiffen aller Art befahren, im Jahre 1845, wenn auch mit kleinen Unterbrechungen, auch die 15½ Meilen (= ca. 116 km) lange Linie von Nürnberg nach Kelheim eröffnet und am 2. Juli 1846, sohin nach 12 Baujahren, der Canal als in der Hauptsache vollendet der Actiengesellschaft übergeben werden konnte.

Wenn auch die Verwaltung und der Betrieb des Canals von da ab stets in den Händen der Regierung, - welche sich gegen eine entsprechende Vergütung der Verwaltungskosten dazu verstanden hatte, - geblieben und der Staat durch successive Erwerbung der Actien bis nahe zu $\frac{5}{6}$ fast ausschließlicher Besitzer geworden war, so konnte das hinderliche Verhältniß der Mitwirkung durch die ungleich mehr stimmberechtigte Actiengesellschaft doch nicht verfehlen, auf die Bewirthschaftung und somit auch auf die Rentabilität des Canals nachtheiligen Einfluß auszuüben, - unter welchen Verhältnissen es im beiderseitigen Interesse geboten schien, daß der Canal ganz vom Staate erworben werde, was sofort im Jahre 1852 durch Einlösung sämtlicher Actien geschah.

Von der Gesamtdotationssumme per 16.145.613 fl. (= Gulden) waren bis Schluß 1852 verbraucht 15.859.163 fl. und es erübrigt sonach ein Restfond von 286.450 fl., - welche zur Befriedigung der von den Adjacenten erhobenen Entschädigungs-Ansprüche sowohl als auch zur Ergänzung der Bauten überhaupt und zur Herstellung einer Donaulände in Kelheim hinlänglich zureichen.

Der 23½ geographische Meilen (= ca. 173 km) lange Canal besteht aus ungefähr 1.100 einzelnen Objekten, worunter

- 100 Kammerschleußen mit 278 Thoren,
- 12 Brückkanälen zur Abführung von Flüssen unter dem Canale, mit einer Gesamtweite von 558 (= 162,83 m)
- 3 Viadukte,
- 284 Durchlässe zur Abführung von Bächen und Quellen, theils unter demselben, theils an den Leitgräben, Straßen und Ziehwegen,
- 127 Brücken, wovon 35 mit Schleußen verbunden, 92 einzelstehend, 66 mit hölzerner Fahrbahn versehen, 61 aber von Stein gewölbt sind.
- 9 Stau- oder Durchlaßwehre,
- 38 Grundablässe am Canal,
- 3 dergleichen an Leitgräben,
- 32 Ueberfallwehre zur Ableitung des momentanen Ueberwassers,
- 95 Wasser-Einlässe
- 23 Sicherheitsthore, worunter 6 doppelte zur Sicherung der Aufdämmungen,
- 9 Ufermauern,
- 5 Holzgeschlächte und
- 11 Stützmauern an den Ziehwegen und Böschungen.

Die bemerkenswerthesten Objekte sind:

- 1.) Die Canalsirung der Altmühl durch die bedeutenden Felsensprengungen, Durchstiche und Uferbauten mit 12 Schleußen und 9 Stauwehren, wofür 1.865.900 fl. aufgewendet wurden.
- 2.) Die Schiffbarmachung des sogenannten Nonnengrabens in Bamberg, sammt Quaimauer, wofür das Anlagekapital 149.200 fl. beträgt.
- 3.) Die Haltung bei Kornburg 16.000 (= ca. 4,7 km), jene an den Hängen des Sulzthales 33.000 (= ca. 9,62 km), und die oberste Haltung 82.000 (= ca. 23,92 km) lang, welche letztere allein einen

Aufwand von 2.768.500 fl. erforderte.

Bei diesen Objekten waren wegen der Höhe der Aufdämmungen, der fortwährenden Abrutschungen und der Härte der Materialbeifuhr, insbesondere der Verdichtungsarbeiten, nicht die geringsten Schwierigkeiten zu überwinden.

Ferner sind zu erwähnen:

- 1.) die Schleuße Nr. 1 im Hafen zu Kelheim mit einem Aufwand von 65.800 fl.
- 2.) die Schleuße Nr. 100 in Bamberg mit einem Anlagkapital von 123.000 fl.
- 3.) der Hafen zu Kelheim, dessen Herstellung 61.300 fl. erforderte.
- 4.) Die Gauchsbach-, Dooser-, Schwabach- und Schwarzach-Brückkanäle, so wie jene bei Gösselthal und Forchheim, auf deren Bau zusammen 464.500 fl. verwendet werden mußten.
- 5.) Die Grundablässe bei Bughof und Woffenbach mit zusammen 124.900 fl. Anlagekosten, - letzterer insbesondere wichtig für die Regulirung des Wasserstandes in der 82.000` langen obersten Haltung.
- 6.) Die Herstellung des Leinritts (= Ziehweg) von Bug nach Bamberg mit 79.500 fl. Bauaufwand.
- 7.) Der Distelloch-Durchlaß, dessen Verlängerung noch in der Ausführung begriffen ist, und die Durchlässe im Kettenbach- und Gruberbachthale, sowie die Durchfahrten bei Schwarzenbach in der obersten Haltung.

Aus dem Baukapitale wurden beschaffen noch:

- 69 steinerne Wärterhäuser
- 18 Wächterhütten
- 20 Häfen und Anländern,
- 10 Lagerhäuser und Schoppen (= Schuppen),
- 14 gußeiserne Krannen, sämtliche Einrichtungsgegenstände und (unter Zuziehung des Eisenbahnaufonds) eine 6.100` (= 1.780 m) lange Zweigbahn vom Bahnhofe Nürnberg zum Canalhafen

Bau-Organische Einrichtung An Stelle der vorher bestandenen Canalverwaltung und unter Aufhebung der vier Sectionen, welche Baubeamten übertragen waren, wurde im Jahre 1852 ein Canalamt errichtet, welches seinen Sitz in Nürnberg hat und der General-Direktion der Verkehrs-Anstalten untergeordnet ist.

Für den Dienst der Gebühren-Perception bestehen 7 Einnehmereien mit Hafentplätzen an den wichtigeren und verkehrsreichen Orten des Canals; außerdem befinden sich längs demselben aber noch 21 Ländelplätze, woselbst die Gebühren-controlle durch das aufgestellte Schleußenwärter-Personale geübt wird.

Personale. Gleichwie der Vorstand des Oberpost- und Bahnamtes zugleich Vorstand des Canalamtes ist, sind dem Bezirksassessor auch die Funktion des Canalassessors übertragen. Neben diesen sind aufgestellt ein Betriebsinspektor, ein Ingenieur, ein exponirter Baukonduktor, ein Cassakontrolleur, ein Sekretär mit 4 Kanzleihilfen, 3 Rechnungsassistenten und Gehilfen, 1 Aichmeister und ein Bureaudiener. Der Einnehmerei-, Control-, Hafen- und Schleußenwartdienst wurde besorgt von 7 Einnehmern, 3 Hafenmeistern, 4 Einnehmergehilfen, 66 Schleußenwärttern mit 14 Gehilfen, 2 Leitgrabenwärttern, 1 Brückenwärtter, 9 Hafentwächtern und 1 Aichdiener.

Die Personalkosten der Betriebsverwaltung betragen im Jahre 1852 . . . 6.341 fl.
 Jenes des äußern Dienstes mit Einschluß der anfänglich noch bestandenen 4 Sectionen und des während der größten Schiffsfrequenz angestellten Hilfspersonals 37.919 fl.
 Zusammen: 44.260 fl.

Canal-Verkehr Die Beschaffung des Canals findet nicht in Regie statt, sondern ist gegen die unten bezeichneten Gebühren Privaten überlassen.

Beil. 4 Der Schiffs- und Güterverkehr im Jahre 1852, worüber Details-Nachweise anliegen, gestaltete sich gegen das Vorjahr wie folgt:

	<u>im Jahre 1851</u>		<u>im Jahre 1852</u>	
<u>befahren den Canal</u>	1.532	Schiffe	1.860	I. Classe
	1.055	Schiffe	1.175	II. Classe

	242 Schiffe	282	III. Classe
	41 Schiffe	58	IV. Classe
	7 Schiffe	10	V. Classe
	265 Schiffe	198	VI. Classe
Zusammen:	3.142 Schiffe	3.583 Schiffe	

Sohin im Jahre 1852 mehr 441 Schiffe und zwar durchgehends der größeren Gattung.

1852 weniger 245 Flöße. **429 Flöße** **184 Flöße** somit im Jahre

Transportirt wurden	<u>im Jahre 1851</u>	<u>im Jahre 1852</u>	
	1.731.129	1.757.732 Ctr. Tarif-Classe I.	
	232.245	208.772 Ctr. Tarifs-Classe II.	
	29.172	36,649 Ctr. Tarifs-Classe III.	
	250.849	395,028 Ctr. Tarifs-Classe IV.	
Zusammen:	2.243,395	2.398.181 Centner	

Demnach im Jahre 1852 mehr 154.786 Centner und zwar der Mehrzahl nach Güter der höchsten Tarifsclassen, namentlich:

Maschinentheile mit 29.365 Ctr. mehr
 Tabak mit 19.497 Ctr mehr
 Zucker mit 33.797 Ctr. mehr
 Kaffee mit 14.832 Ctr. mehr

An Salz allein wurden 17.730 Ctr. mehr transportirt, an Steinen mehr um 132.426 Ctr., wogegen bei dem Holz und den Brettern eine Minderung von 179.215 Ctr. und bei dem Getreide eine solche von 32.189 Ctr. sich zeigt. Ungefähr die Hälfte der oben aufgeführten Maschinentheile und Colonialwaaren befuhr den Canal in seiner ganzen Länge, während sich der Holztransport mehr auf einzelne Abstoßpunkte beschränkte. Von Getreide kam der Roggen donauaufwärts, die Gerste dagegen rhein- und mainaufwärts zugeführt.

Die Schifffahrtsgebühren beliefen sich

<u>im Jahre 1851</u>	<u>im Jahre 1852</u>
auf 113.718 fl.	auf 145.849 fl.

pro 1852 sohin höher um 32.131 fl.

Eine Vergleichung der Centnerzahl mit der Zahl der Fahrten ergibt die ungefähre Ziffer:

	<u>Pro 1851</u>	<u>pro 1852</u>
per Fahrt:	630 Centner	670 Centner
per Centner:	3 kr. (= Kreuzer)	3,55 kr.
Beförderungstrecke:	8,57 Meilen	10,4 Meilen

Anmerkung: 1 Centner (bayrisch) umfaßt 56 Kilogramm (der dezimale Zentner hat 50 kg)
 1 Meile (deutsche, bzw. bayrische) sind 7,415 Kilometer

Aus den vorstehenden Resultaten dürfte sich die erfreuliche Wahrnehmung ergeben, daß der Canal bereits die Eigenschaft einer Handelsstraße erlangt hat, und wenn auch dessen Erträge zur Zeit noch zu dem aufgewendeten Baukapitale in keinem Verhältnisse stehen, so kommen dagegen doch andererseits der Industrie und dem Handel, insbesondere aber den inländischen Fabrikanten, und was die Preise von Rohprodukten anbelangt, auch den übrigen Bewohnern längs des Canals durch die Verminderung der Transportkosten, wie z.B. für Holz, Getreide, Baumaterial, Kohlen u. dgl. hoch anzuschlagende Vortheile zu, so daß der Canal bereits ist, was er nach dem Sinne des Gesetzes werden sollte: eine zur Förderung des äußern und innern Verkehrs dienende gemeinnützige öffentliche

Anstalt.

Rechnungs- Die Rechnungs-Ergebnisse pro 1852 sind im Allgemeinen folgende:
Ergebnisse **Einnahmen:**

an Schiffsgebühren:	145.849 fl.
an Hafen- u. Ueberwinterungsgebühren:	1.506 fl.
an Lager- u. Lagerhausgebühren:	6.583 fl.
für Benützung der Krane:	1.433 fl.
an Waag-, Meß- u. Schlichtgebühren:	980 fl.
an Aichgebühren:	322 fl.
aus verpachteten Opjekten:	2.638 fl.
an sonstigen Einnahmen:	<u>1.360 fl.</u>

Summa: 160.671 fl.

Ausgaben:

Personalexistenz:	44.260 fl.
für Bureaubedürfnisse:	8.814 fl.
für Personalversetzungen:	149 fl.
für Pensionen:	539 fl.
auf Unterhaltung der Dämme:	3.541 fl.
für Ufer- und Schutzbauten:	88 fl.
für Baggerarbeiten:	3.147 fl.
für Durchlässe und Brückenkanäle:	3.572 fl.
für Schleußen, Sicherheitsthore u. Stauwehre:	3.896 fl.
für Leitgräben, Einlässe u. Grundablässe:	902 fl.

noch: **Ausgaben:**

für Ziehwege, Ueberfahrten, Straßen u. Brücken:	2.719 fl.
für Kanalhäfen u. Anländern:	189 fl.
auf Unterhaltung der Gebäude u. Anpflanzungen:	1.587 fl.
für Werkzeuge, Requisiten u. dgl.:	4.566 fl.
für Krane, Waagen u. dgl.:	157 fl.
auf Elementarfälle:	2.274 fl.
für Sicherheitsvorkehrungen:	157 fl.
für Steuern:	666 fl.
auf Rechnungsdefekte, Nachzahlungen, Prozeßkosten u.s.w.:	<u>12.938 fl.</u>

Summa: 94.145 fl.

Die Ausgaben von den Einnahmen abgeglichen im Gegenhalte zum Vorjahre ergibt

<u>pro 1851</u>		<u>pro 1852</u>
127.851 fl.	Einnahme	160.671 fl.
83.045 fl.	Ausgaben	94.145 fl.
44.806 fl.	Mehreinnahme	66.526 fl.
	sohin pro 1852 mehr	21.720 fl

Ein Rückblick auf die Rechnungsergebnisse der Vorjahre erscheint in Anbetracht der früher bestandenen Verhältnisse hier um so geeigneter, als auch zur Beurtheilung der Hebung des Verkehrs ein verlässigerer Maßstab geboten wird:

pro 1847 schloß die Rechnung mit 26.881 fl. Mehrausgabe
pro 1848 schloß die Rechnung mit 44.571 fl. Mehrausgabe
pro 1849 schloß die Rechnung mit 15.869 fl. Mehrausgabe
pro 1850 schloß die Rechnung mit 11,055 fl. Mehreinnahmen
pro 1851 schloß die Rechnung mit 44.806 fl. Mehreinnahmen
wonach sich gegen das Jahr 1847 im Jahre 1852 ein Unterschied im Rechnungsergebnisse von 111.332 fl. ergibt.

Canaltarife Anfänglich bestanden zur Erhebung der Schiffsgebühren
10 Tarifklassen von 0,1 kr. – 0,5 kr. und von 0,7 kr. – 1,3 kr.
per Ztr.Ladung und Meile, welche übrigens nach kaum 3jährigem Canalbetrieb im Jahre 1846 auf 5 Classen von 0,2 kr. – 0,5 kr. und mit dem besten Erfolge reducirt

wurden; eine abermalige Verminderung der Tarifsätze und Classen stand bei Schluß des Jahres 1852 bereits in Aussicht.

Die Schiffe werden nach ihrer Größe in Classen eingetheilt, und zwar

I. Classe:	110´ lang und 15´ 4´´ breit	(= 32 m lang, 4,49 m breit)
II. Classe:	90´ lang und 15´ 4´´ breit	(= 26 m lang, 4,49 m breit)
III. Classe:	110´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 32 m lang, 2,10 m breit)
IV. Classe:	90´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 26 m lang, 2,10 m breit)
V. Classe:	55´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 16 m lang, 2,10 m breit)
VI. Classe:	45´ lang und 7´ 2´´ breit	(= 13 m lang, 2,10 m breit)

nach dieser Cassificirung wurden die Gebühren für

<u>Leergang, Hafenaufenthalt und Ueberwinterung</u>			
und zwar für die			
I. Classe	mit 40 kr.	20 kr.	6 fl.
II. Classe	32 kr.	16 kr.	4 fl. 48 kr.
III. Classe	20 kr.	10 kr.	3 fl.
IV. Classe	16 kr.	8 kr.	2 fl. 24 kr.
V. Classe	10 kr.	5 kr.	1 fl. 30 kr.
VI. Classe	8 kr.	4 kr.	1fl. 12 kr.
	per Meile	pro Tag	und Wintersdauer berechnet.

Uebrigens stand auch diese eine seitdem eingetretene Herabsetzung bevor, sowie auch die für Benützung der Krahen bestandene Abgabe bis zu 12 kr. für die Abwiegung bestandene Gebühr von 0,2 kr. und für die Lagerung erhobene Gebühr von 0,1 kr. per Zentner neuerlichst ermäßigt wurde.

.....

Anmerkung des Bearbeiters:

Der Text ist wort- und rechtsschreibgetreu niedergelegt. Bei den Maßangaben für die 6 Schiffsklassen sind die metrischen Werte in () nachgesetzt.

Abschrift gefertigt am 25.07.2002

Für Richtigkeit der Abschrift:

Manfred Kimmig