

E NATURWISSENSCHAFTEN, TECHNIK, MEDIZIN

EJ TECHNIK

Verkehrstechnik

Deutschland

Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsweg

AUFSATZSAMMLUNG

21-1 "Jahrhundertwerk" oder "dümmstes Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel : die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau / Dirk Götschmann / (Hg.). - Regensburg : Pustet, 2020. - 327 S. : Ill. ; 24 cm. - ISBN 978-3-7917-3157-5 : EUR 39.95
[#7318]

Bereits Karl der Große plante um 800 einen durchgehenden Wasserweg vom Rhein zur Donau. Der geringste Abstand zwischen der zum Flußsystem des Rheins gehörenden Schwäbischen Rezat (Rednitz - Regnitz - Main - Rhein) und der zur Donau fließenden Altmühl wurde mit nur 1800 m bei Treuchtlingen ermittelt. Dort finden sich heute noch Reste des Fossa Carolina (Karlsgraben) genannten Kanals, dessen tatsächliche Länge, Nutzung und Lebensdauer unbekannt ist.¹

Etwa 1100 Jahre später befaßte man sich erneut mit einem verbindenden Kanal, für den sich nun auch andere Trassierungen anboten. Der Kanalbau war nicht unumstritten, darauf weist bereits der Buchtitel hin. Der erste Begriff stammt vom späteren bayerischen König Ludwig III., der dieses Projekt 1891 - damals noch als Prinz Ludwig - initiiert hat, die zweite Feststellung trifft 1981 der damalige Bundesverkehrsminister Volker Hauff. Im Jahr 2017 konnte der so unterschiedlich eingeschätzte Kanal ein Jubiläum begehen: 100 Jahre waren seit dem entscheidenden Schritt zur Verwirklichung, der Gründung eines Stromverbandes, vergangen, und aus diesem Anlaß veranstaltete das Donau-Schiffahrts-Museum Regensburg eine Tagung, die am 13. und 14. Oktober 2017 auf dem Donau-Fahrgastschiff *Fürstin Gloria* stattfand.²

In diesem Tagungsband sind zehn Beiträge versammelt.³ In der *Einleitung* nennt der Herausgeber zwei Schwerpunkte der Tagung und ordnet ihnen die Vorträge zu: Zunächst Motive und Hintergründe der Entstehung und

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Fossa_Carolina [2021-03-13; so auch für die weiteren Links].

² Daß in dem Jahr auch das 25jährige Betriebsjubiläum begangen wurde, bleibt ohne Berücksichtigung. Der Kanal wurde am 25.9. 1992 in Betrieb genommen.

³ Inhaltsverzeichnis: <https://d-nb.info/1201432456/04>

Verwirklichung des Kanals und im zweiten Schwerpunktbereich die vielfältigen Auswirkungen dieser Wasserstraße.⁴

Nach Vorwort und Einleitung eröffnet Dirk Götschmann, Prof. em. der Universität Würzburg den Band mit dem mit knapp 160 Seiten längsten Beitrag *Der lange Weg zum Rhein-Main-Donau-Kanal* (S. 11 - 170).⁵ Beginnend mit dem Jahr 1891, als Prinz Ludwig den Vorschlag zum Bau eines solchen Kanals macht, beschreibt Götschmann die politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten und Entwicklungen. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung in Bayern, wo man größtes Interesse an einem solchen Kanal hatte, da die Industrie für die Anlieferung der Rohstoffe und den Vertrieb der Erzeugnisse bisher auf die Eisenbahn angewiesen war. Aber auch die Verflechtungen mit dem Deutschen Reich, der Deutschen Bank und der Erdölindustrie werden dargestellt, ebenso wie das Wirken zweier einflußreicher Einzelpersonen, Emil Stauß und Heinrich Held. Mit der Gründung des Main-Donau-Stromverbandes im Jahr 1917 und der Rhein-Main-Donau-AG im Jahr 1921 galt der Bau des Kanals als gesichert. Damit endet dieser Beitrag; der Weg bis zur Inbetriebnahme des Kanals dauert jedoch noch weitere 70 Jahre.

Rainer Ehm, Kurator am Donau-Schiffahrts-Museum Regensburg, befaßt sich mit einer Kanalplanung, die aus österreichischer Sicht wünschenswert gewesen wäre, nämlich die Elbe mit der Donau zu verbinden (Eine Randnotiz der Geschichte: Der „Pilsen-Regensburg-Kanal“, S. 171 - 188).⁶ Der Kanal blieb ein Projekt, gebaut wurden nur einige Stauseen, die dem Wasserhaushalt des Kanals hätten dienen sollen.

Der Leipziger Wissenschaftspublizist Björn Opfer-Klinger untersucht *Die Donau als wirtschaftspolitische Hauptvene der deutschen Autarkiepolitik 1914-1944* (S. 189 - 204). Hier geht es um die Bemühungen seit dem frühen 19. Jahrhundert, die südosteuropäischen Staaten als Exportgebiete zu gewinnen und im Gegenzug Rohstoffe, insbesondere Erdöl, zu importieren. Der Export und Import steigern sich bis 1937, die anschließende Vorkriegszeit und der Zweite Weltkrieg verändern die Bedingungen gravierend. Kanalbaupläne bleiben in diesem Aufsatz unberücksichtigt.

Friedrich Hartmannsgrubers Beitrag stellt in etwa eine Fortsetzung des ersten Beitrags von Götschmann dar (*Die Rhein-Main-Donau-Verbindung in den Planungen des Vorkriegsjahrzehnts und im Zweiten Weltkrieg*, S. 205 - 266). Verbunden mit dem eigentlichen Kanalbau waren der Ausbau oder die Kanalisierung der zuführenden Flüsse sowie der Bau von Staustufen mit

⁴ Im Buch ist jedoch die Reihenfolge der Beiträge durcheinandergeraten, so daß die genannten Schwerpunkte nicht erkennbar sind. Ein Vortrag fehlt: *Die Wasserstraße Donau aus österreichischer Perspektive* von Michael Fastenbauer).

⁵ Der Umfang dieses Beitrags läßt vermuten, daß die Vortragsfassung stark erweitert wurde.

⁶ Dieser Beitrag ist ein überarbeiteter Teil eines zuvor erschienenen Aufsatzes des Verfassers: **Schifffahrt und Schiffbau im Raum Schwandorf im frühen 20. Jahrhundert** : ein Beitrag über die Planung von Wasserstraßen durch die Region sowie über die Schiffbauaktivitäten des Schwandorfer Unternehmers Christian Eisenhart / Rainer Ehm. // In: Jahresband zur Kultur und Geschichte im Landkreis Schwandorf. - 22/23 (2011/12), S. 27 - 48 : Ill., Kt.

Kraftwerken vorgesehen, deren Energievermarktung zur Finanzierung beitragen sollte. Nach 1933 und insbesondere nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 beschleunigten sich die Planungsarbeiten, die baulichen Umsetzungen kamen jedoch als Kriegsfolge zum Erliegen. Wichtiger erschienen die Transportmöglichkeiten auf der Donau, wozu der Bau zahlreicher Binnenschiffe nötig wurde. Mit der Verminung der Donau ab Ungarn flußabwärts fanden 1944 die Transporte ein Ende.

Spiridon Paraskewopoulos, em. Prof. der Wirtschaftswissenschaften, stellt in seinem Beitrag *Die Bedeutung der Wasserstraßen für den Balkanraum* die Wasserstraßen Kroatiens, Rumäniens, Moldawiens, Serbiens und Bulgariens vor (S. 267 - 284). Darin nennt er die wichtigsten Flüsse und Kanäle, beschreibt ihre Verläufe, Längen und Bedeutungen. In wenigen Sätzen geht er auch auf die Wirtschaft ein.⁷

Die EU-Strategie für den Donaauraum erläutert Ellen Bos, Prof. für Vergleichende Politikwissenschaft an der Universität Budapest (S. 285 - 299). Hier wird das im Jahr 2009 eingeführte Konzept der sog. Makroregionalen Strategie beschrieben. Die Beispiele aus den Donauanrainerstaaten sind eher sparsam eingestreut, die Auswirkungen des Rhein-Main-Donau-Kanals bleiben ebenso wie die Donau als Schifffahrtsweg unberücksichtigt.

Ebenfalls ohne Bezug zum Rhein-Main-Donau-Kanal ist der Beitrag der Berliner Ethnologin Anne-Kathrin Will über *Krieg und Frieden an den Ufern der Donau* (S. 301 - 310), in dem sie die politischen Entwicklungen der Balkanstaaten ab 1989 beschreibt.⁸

Die Künstlerin Regina Hellwig-Schmid widmet sich der Kunst im Donaauraum unter der Überschrift *Alles im Fluss - zeitgenössische Kunst und Kultur in den Ländern der Donau* (S. 311 - 314). Der betrachtete Zeitraum reicht von 1999 bis 2017 und in diesem wiederum liegt der Schwerpunkt auf zwei Veranstaltungen, die in Regensburg für Künstler aus den Donauländern ausgerichtet wurden. Auf die Kunstszene in den einzelnen Ländern geht die Autorin nicht ein.

Zwei Mitarbeiter des Starnberger Instituts für Fischerei, Michael Schubert und Frank Bonell, analysieren *Die Auswirkungen des Donauausbaus für die Fischfauna Bayerns* (S. 315 - 319). Durch die wasserbaulichen Maßnahmen wurden Lebensräume der Fischfauna verändert oder vernichtet und durch den Schiffsverkehr gebietsfremde Arten eingeschleppt. Auch gibt es an den zahlreichen Donau-Staustufen noch nicht genügend Fischauf- und Ab-

⁷ Bemerkenswert ist, daß von 50 Anmerkungen sich 47 auf Internetdokumente beziehen, davon 18 auf die **Wikipedia** und 15 auf eine privat betriebene deutschsprachige Internetseite zur Bootsvermietung (www.water-ways.net). Der Grund ist vermutlich, daß entsprechende Literatur - wenn überhaupt - nur in der jeweiligen Landessprache vorliegt und deutschsprachige Quellen fehlen.

⁸ Der Anm. 1 (S. 310) ist zu entnehmen, daß im Druck der Vortragsstil auf Wunsch der Verfasserin beibehalten wurde: Gemeint ist vermutlich die Gender-Sprache, die bei zahlreichem Gebrauch doch (noch) gewöhnungsbedürftig ist, so etwa: „Erinnerungsorte ... für die kroatischen „Helden“ sind ... ein Affront gegen die serbische Minderheit, für die die kroatischen Heldinnen und Helden Kriegsverbrecherinnen und Kriegsverbrecher sowie Eroberinnen und Eroberer sind“ (S. 305).

stiegsanlagen, deren Fehlen letztlich zum Aussterben von Fischarten führen kann.

Den Abschluß bildet der Beitrag des Regensburger Journalisten Christian Muggenthaler über *Donau und Altmühltal* (S. 321 - 327), der an Hand zahlreicher Beispiele vor allem aus dem Alltagsleben der Bevölkerung über die Veränderungen in Regensburg und im Altmühltal berichtet.

Illustriert sind die Beiträge mit Schwarzweißfotos, Zeichnungen und teils farbigen Karten. Die Zeichnungen und Karten sind nur mühsam zu lesen, und den Karten auf den Seiten 174 und 223 ohne Lupe gar nichts zu entnehmen. Zum besseren Verständnis wäre ein Ausschnitt aus einer aktuellen Karte wünschenswert gewesen, die den tatsächlichen Verlauf mit Anfangs- und Endpunkt zeigt, ebenso wie eine kurze Chronik des gesamten Zeitraumes bis zur Inbetriebnahme und die wichtigsten technischen Daten des Kanals.

Nur vier der zehn Beiträge befassen sich tatsächlich mit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße bzw. dem Kanal (Götschmann, Hartmannsgruber, Schubert/Bonell und Muggenthaler), bilden aber mit etwa 70 % des Umfangs den Hauptteil. Der Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg mit der tatsächlichen Realisierung des Kanals bleibt unberücksichtigt, ein Fazit nach 25 Jahren Kanalbetrieb wird nicht gezogen und damit die im Titel gestellte Frage nicht beantwortet. Alle anderen Beiträge haben nur die Gemeinsamkeit, daß sie sich auf Ereignisse in Donauanrainergebieten beziehen.

Wenn sich Historiker oder Wirtschaftswissenschaftler ingenieurtechnischer Großprojekte annehmen, um von diesen die politischen, wirtschafts- und verwaltungsmäßigen Hintergründe und Entwicklungen darzustellen, spricht das Ergebnis vor allem Spezialisten an, das Lesen der Texte erfordert größte Aufmerksamkeit.⁹⁸ Das gilt hier auch für die meisten Beiträge.

Tagungen stehen üblicherweise unter einem vorgegebenen Thema; wie die Vortragenden dieses aber interpretieren und was sie dazu liefern, kann der Veranstalter nicht beeinflussen. So sind auch hier ganz unterschiedliche Beiträge versammelt, die einzelne Aspekte beleuchten, aber keinen Über-

⁹ Vgl. die Publikationen von anderen Großprojekten, wie etwa die Baugeschichte der Brennerbahn oder die Realisierung des Mittellandkanals. Da sie jeweils Werk eines einzigen Verfassers sind, wird das Thema fortlaufend und vollständig dargestellt, und es werden in gewissem Umfang auch die bautechnischen Gegebenheiten berücksichtigt. - Vgl. **Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836 - 1867** : von München über Altttyrol nach Venedig - aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive / Hubert Held. - Innsbruck [u.a.] : Studien-Verlag, 2018. - 400 S. : Ill., Kt., Diagr. ; 31 cm. - ISBN 978-3-7065-5098-7 : EUR 49.90 [#5986]. - Rez.: **IFB 18-13** <http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9274> - **Der Mittellandkanal** : Landschaft - kultivierte Landschaft - Kulturlandschaft ; eine Untersuchung zur materiellen Landumnutzung in der industriellen Moderne / Nadja Wischmeyer. - 1. Aufl. - Hannover : Wehrhahn, 2019. - 527 S. : Ill., Kt. ; 25 cm + 1 CD-ROM. - (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens ; 140). - Zugl.: Hannover, Univ., Diss., 2014. - ISBN 978-3-86525-577-8 : EUR 38.00 [#6344]. - Rez.: **IFB 19-1**

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9570>

blick über das gesamte Schifffahrtsstraßenprojekt geben. Für eine Leserschaft, die - angeregt durch den Titel - so etwas erwartet oder die nicht sachkundig ist, ist das Buch wohl nicht gedacht. Es ist eine Tagungsdokumentation - mehr sollte es möglicherweise auch gar nicht sein.

Angelika Weber

QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10732>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10732>