



**Der Süddeutsche Mittellandkanal
kam nicht bis Heidenheim**

Wolf-Ingo Seidelmann

Heimat- und Altertumsverein
Heidenheim an der Brenz e.V.

Jahrbuch

1991/92

Jahrbuch 1991/92
des Heimat- und Altertumsvereins Heidenheim an der Brenz e.V.

Auszug

Der Süddeutsche Mittellandkanal kam nicht bis Heidenheim

Wolf-Ingo Seidelmann

Herausgegeben vom Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V.

Bearbeitet von Helmut Weimert

© Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V., 1990, eBook-Version 2023

Alle Rechte vorbehalten

Jeder Aufsatz aus dem Jahrbuch wurde als eBook und PDF aufgearbeitet. Es wurde die Rechtschreibung dieser Zeit belassen. Die Aufsätze sind auf unserer Homepage

<https://hav-heidenheim.de>

zum kostenlosen Download bereitgestellt.

Die neuen Jahrbücher in Buchform werden nur noch in einer kleinen Auflage gedruckt. Die älteren Jahrbücher sind nur noch in wenigen Exemplaren verfügbar. Bei Bedarf bitte beim Vorstand anfragen.

Aus Mangel an Verfügbarkeit der Originalfotografien mussten wir die Bilder aus dem Buch übernehmen, was leider Qualitätsverluste verursacht hat. Sollten wir in irgend einer Weise Zugriff auf die Originalbilder erhalten, werden wir sie ersetzen.

Inhaltsverzeichnis 1991/1992

Martin Hornung, Klaus Gubitz, Wolfgang Hellwig, Alfred Singer	Ansprachen anlässlich der Gedenkfeier der Stadt Heidenheim am 26. April 1991 für Professor Dr. Kurt Bittel
Veit Günzler	In memoriam Heinz Bühler
Gottfried Odenwald	Rennweg-Wanderungen auf der Ostalb und darüber hinaus
Renate Ludwig	Römische Grabfunde aus Sontheim/Brenz - Braike, Kreis Heidenheim
Reinhard Sölch	Überlegungen zu den Mannschaftsbaracken der Ala II Flavia in Heidenheim
Heinz Bühler	Zur Geschichte des Albuachs
Erhard Lehmann	Ein Erdbeben erschütterte Burg Moropolis (Heidenheim)
Peter Michael Sträßner	Aufhausen vor Jahr und Tag
Helmut Weimert	Die Gebäude im Nahbereich des Heidenheimer Bürgerturms – Eigentümer und Nutzungen nach schriftlichen Quellen
Hans-Georg Lindenmeyer	Die Schnaitheimer Mühle
Ursula Angelmaier	Die Fürstenzimmer in Schloß Duttstein
Gerhard Schweier	Heidenheim als Familienname — Forschungsergebnis
Wolf-Ingo Seidelmann	Der Süddeutsche Mittellandkanal kam nicht bis Heidenheim
Gerhard Schweier	Stadtkämmerer in Heidenheim
Marcus Plehn	Arbeiteralltag im Heidenheim des 19. Jahrhunderts
Christoph Bittel	Die erste Heidenheimer Ballonfahrt am 6. Dezember 1908
Gerhard Schweier	Der Heidenheimer Stadtwald
Roland Würz	Der Landkreis Heidenheim in der Zeit des demokratischen Neubeginns im deutschen Südwesten nach 1945 – 40 Jahre Bundesland Baden-Württemberg
Erwin Bachmann	Die Erinnerung schlägt Wellen. 1986-87: Ein letzter Besuch im Alten Stadtbad – als es noch Stadtbad war.
Manfred Allenhöfer	Kulturelle Aktivität und historisches Bewußtsein
Wolfgang Hellwig	Der Heimat- und Altertumsverein Heidenheim in den Jahren 1991/92 Autorenverzeichnis Inhaltsverzeichnisse der Jahrbücher 1985 - 1990

Der Süddeutsche Mittellandkanal kam nicht bis Heidenheim

Wolf-Ingo Seidelmann

In diesen Tagen übergibt man in Bayern ein Jahrhundertbauwerk seiner Bestimmung: die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Sein Konkurrenzprojekt dagegen – der Neckar-Donau-Kanal – starb schon vor mehreren Jahrzehnten weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit. Dabei hatte auch er eine lange Tradition vorzuweisen. Im Verlaufe von fast zwei Jahrhunderten sorgten die Pläne wagemutiger Techniker für einen Kanal über die Schwäbische Alb immer wieder für Aufsehen. Davon nahm man auch in Heidenheim Notiz, dem viele Entwürfe einen Binnenhafen bescheren wollten.

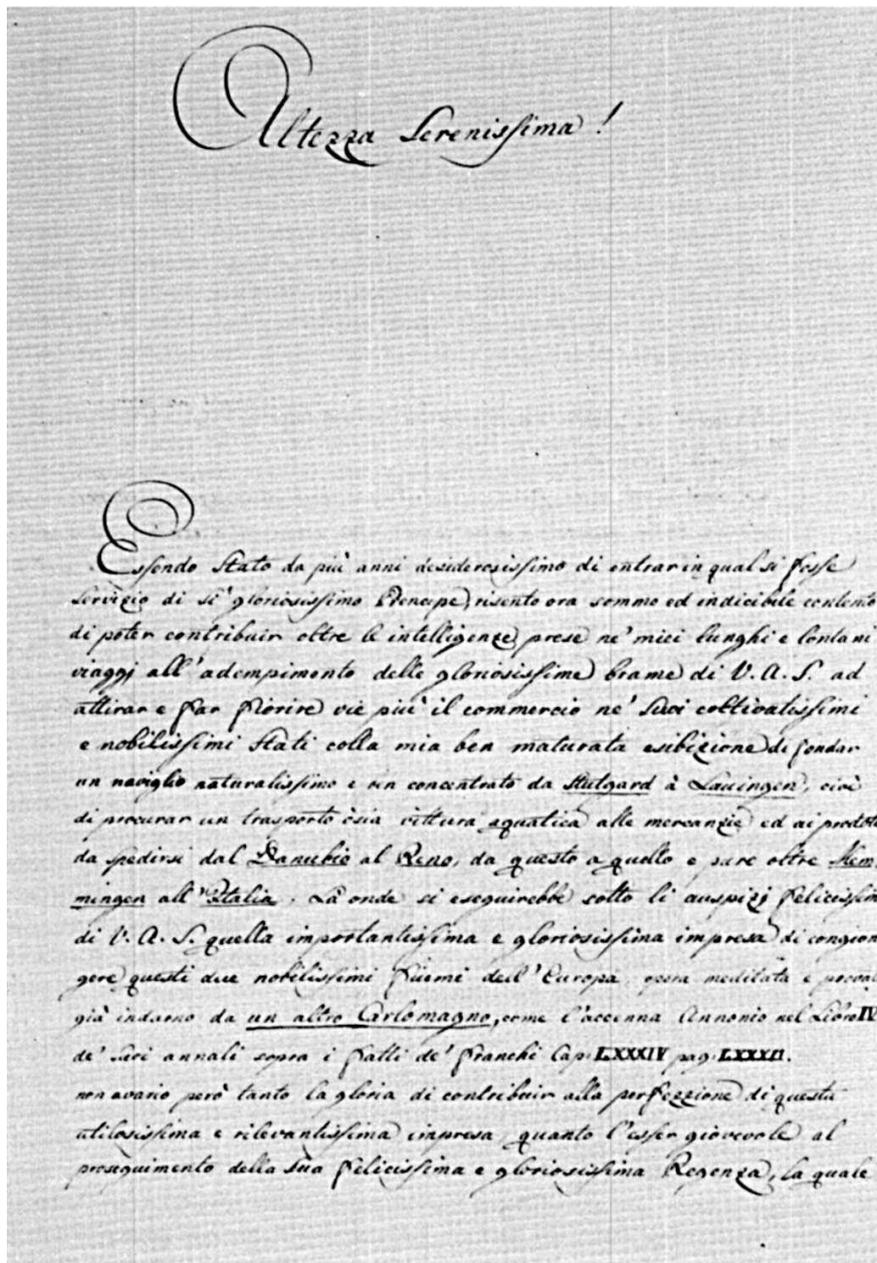
Zufall ist das nicht. Die Stadt liegt im wasserreichen Tal der Brenz, das zusammen mit dem Kochertal die Schwäbische Alb förmlich in zwei Teile zerschneidet. Nirgendwo ist der Weg über dieses Mittelgebirge bequemer als über den Sattel von Königsbronn, der hier die Wasserscheide zwischen den Einzugsgebieten von Neckar und Donau bildet. Der Fernverkehr benutzte diesen Übergang seit alters her recht gern. Davon machte auch die Lauinger Speditionsgesellschaft Gesell, Reinhardt & Comp. keine Ausnahme, als sie 1783 erstmals ihre umfangreichen Salz- und Weintransporte zwischen Bayern und Württemberg aufnahm.¹ Bald darauf richtete sie einen regelmäßigen Schiffsverkehr von Lauingen nach Wien ein, der Kolonialwaren aus den Nordseehäfen bis zum Balkan beförderte.

Das schwierigste Geschäft auf dem ganzen Weg hatten die Fuhrleute bei der Überquerung der Schwäbischen Alb. Er blieb trotz der günstigen Route über Königsbronn mühsam und zeitaufwendig. Die Steigungen, der oft schlechte Straßenzustand und vergleichsweise schwache Vorspannleistungen forderten ihren Tribut. Nur zu verlockend war deshalb der Gedanke an eine durchgehende Schiffahrtsstraße zwischen Neckar und Donau. Ins Gespräch brachte sie erstmals ein Italiener namens Giacomo Bernardo Natale, der 1784 in Mainz weilte. Von dort aus bot er dem Stuttgarter Hof schriftlich an, selbst die Leitung beim Bau der Schiffahrtsverbindung zu übernehmen.² Aus der erhofften Staatsanstellung wurde jedoch nichts. Der Landschaftssekretär Konradin Abel riet dem Stuttgarter Hof nämlich aus wirtschaftlichen und technischen Gründen von dem Vorhaben ab.

Die Regierung hielt sich aus gutem Grund an den Rat. Zwar stellten Kanäle damals unbestritten leistungsfähige und zuverlässige Verkehrswege dar, doch galt dies nur, wenn die Höhenunterschiede nicht allzu gravierend waren. Das konnte man von einem Neckar-Donau-Kanal nun gewiss nicht sagen. Von Neckarrems aus hätte die Wasserstraße bis zur Scheitelhaltung bei Königsbronn (508 m ü. N. N.) zunächst um rund 300 m steigen müssen, um anschließend bis Lauingen wieder etwa 85 m an Höhe zu verlieren. Der damalige Stand der Technik ließ aber bei Kammerschleusen allenfalls eine Hubhöhe von 2,80 m zu. Rund 140 Schleusen wären also auf der etwa 115 km langen Schiffahrtsstraße erforderlich gewesen: alle 800 m Kanalstrecke eine. Hohe Baukosten, entsprechend hohe Benutzungsgebühren und lange Transportzeiten hätten das Projekt auch zu einem ökonomischen Desaster werden lassen. Die Finanzkraft des kleinen Herzogtums Württemberg hätte das aufwendige Vorhaben ohnehin überfordert.

1) Zorn, S. 115.

2) HStASt A 74 Bü 182 (alt).



Altezza Serenissima!

Essendo Stato da più anni desiderosissimo di entrar in qual si fosse
 servizio di sì gloriosissimo Principe, risento ora sommo ed inestimabile contento
 di poter contribuir oltre le intelligenze prese ne' miei lunghi e lontani
 viaggi all' adempimento delle gloriosissime brame di V. A. S. ad
 alliar e far fiorire vie più il commercio ne' suoi coltivatissimi
 e nobilissimi Stati colla mia ben maturata esibitione di fondar
 un naviglio naturalissimo e un concorrente da Stutzgard à Lauingen, cioè
 di procurar un trasporto cioè vittura aqualche alle mercanzie ed ai prodotti
 da spedirsi dal Danubio al Reno, da questo a quello e sare oltre Hei-
mingen all' Italia, da onde si eseguirebbe sotto li auspizj felicissimi
 di V. A. S. quella importantissima e gloriosissima impresa di coniar
 gora questi due nobilissimi fiumi dell' Europa come meditata e portata
 già indarno da un altro Carlomagno, come l'accenna Anonimo nel libro IV
de' sacri annali sopra i fatti de' Franchi Cap. LXXXIV pag. LXXXII.
 non avrò però tanto la gloria di contribuir alla perfezzione di questa
 utilissima e rilevantissima impresa quanto l'esser giovevole al
 proseguimento della sua felicissima e gloriosissima Regenza, la quale

Abb. 1: Mit diesem Schreiben wandte sich der Italiener Giacomo Bernardo Natale 1784 von Mainz aus an den Stuttgarter Hof und schlug als erster den Bau eines Neckar-Donau-Kanals über Heidenheim vor. Aufnahme und Vorlage: HStAst A 16a Bü 554.

Erst zwischen 1802 und 1815 änderten sich die Verhältnisse – dann aber sehr gründlich. Das Land wurde Königreich und konnte sein Staatsgebiet bis zum Bodensee ausdehnen. Für die Regierung ergaben sich daraus zwei verkehrspolitische Ziele: Zunächst galt es Oberschwaben mit dem altwürttembergischen Kernland zu verbinden, das nördlich der Alb liegt. Noch wichtiger aber war, den lukrativen Transitverkehr von den Nordseehäfen zu den Importländern Schweiz, Österreich und Oberitalien von den badischen und bayerischen Konkurrenzstrecken ab- und auf das Staatsgebiet hinzulenken. Dazu aber mussten die Verkehrswege besser werden.

Deshalb bereisten 1802 erstmals die beiden württembergischen Staatstechniker Oberst v. Duttenhofer und Generalmajor v. Seeger die Gegend von Königsbronn und fertigten Situationspläne im Maßstab 1:7200 an.³ Anschließend Aktivitäten der Regierung unterblieben jedoch – nicht nur, weil die Napoleonischen Kriege sie verhinderten. Aus späteren Äußerungen Duttenhofers lässt sich der Hauptgrund für die amtliche Untätigkeit rekonstruieren: Man befürchtete, die Speisung der Kanalhaltungen könne den staatlichen Eisenwerken das Betriebswasser entziehen.

3) Sie verbrannten in den Stuttgarter Bombennächten des Jahres 1944. Eine Beschreibung findet sich in der Schwäbischen Chronik, Stuttgart, Nr. 383 v. 18.8.1904.

So ist es fast tragisch zu nennen, dass es ausgerechnet der Hüttenschreiber der Heidenheimer Eisenwerke gewesen war, der die Regierung auf die günstigen Möglichkeiten zum Kanalbau auf der Ostalb hingewiesen hatte. Friedrich Bleibel hieß der Mann, auf dessen Nachricht die beiden Techniker 1802 angereist kamen. Sein Ziel war klar: Er hoffte auf wachsenden Wohlstand durch einen lebhaften Transitverkehr zwischen dem Balkan und den Nordseehäfen. „Meine Hoffnung gehet dahin, auch die Anwohner des Neckars, Kochers und der Brenz ... in einem blühenderen Zustand zu erblicken, wenn der Plan realisiert werden sollte“⁴, schrieb er 1807 in einer erneuten Eingabe. Die Regierung hielt ihre Eisenwerke für wichtiger und ignorierte diesen Vorstoß ebenso, wie nachfolgende Petitionen. Es spricht sehr für Friedrich Bleibel, dass er sich noch bis 1817 für Heidenheim und den Kanal einsetzte, obwohl er bereits 11 Jahre zuvor die Stadt verlassen hatte.

Erst als die Diskussion in Bayern zum Bau eines Main-Donau-Kanals ab 1822 lebhafter geführt wurde, rührte sich die württembergische Regierung. Auf ihr Geheiß reiste der Sohn des Obersten, Oberleutnant A. Duttenhofer, zwischen 1822 und 1826 mehrfach in das benachbarte Ausland und besichtigte dort Straßen, Kanäle und Alpenpässe.

Als er 1826 auch die neuerbaute Eisenbahn in England kennenlernen sollte, zögerte er nicht lange und unternahm auf eigene Faust einen „kleinen Abstecher“ in die USA und nach Kanada.

Württemberg zog wenig Nutzen aus diesen Reisen. Zwar lieferte der junge Nachwuchstechniker zwischen 1824 und 1828 mehrere Kanalprojekte ab, doch nahm er auf die Geländebedingungen so wenig Rücksicht, dass man im Stuttgarter Innenministerium noch zehn Jahre später pikiert kommentierte, es könne „nicht leicht ein Kanalisationsplan stärkeren Bedenken unterliegen, als derjenige einer Kanalführung vom Erms über den Albrücken in das Lauterthal“⁵. In der Tat. Gleiches gilt für seine technischen Detaillösungen in der Nähe von Urach. Weder Hebewerke mit 143 m Hub noch Tunnels von fast 10 km Länge wären mit den damaligen Mitteln zu realisieren gewesen.

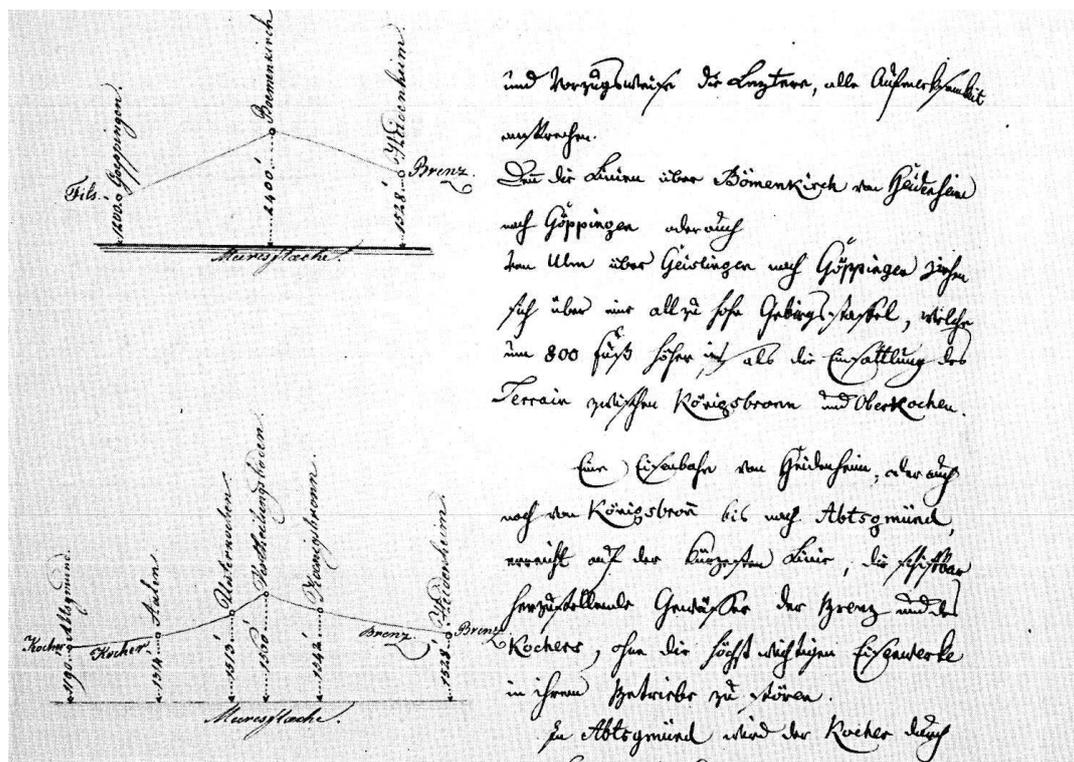


Abb. 2: In seinen „Bemerkungen“ vom 6. November 1826 dachte Oberst Duttenhofer über den Bau von Eisenbahnen entlang den Strecken Heidenheim-Böhmenkirch-Göppingen und Heidenheim-Königsbrunn-Abtsmünd nach. Aufnahme und Vorlage: HStAst E 10 Bü 115.

Die Pläne wirkten auch auf die Zeitgenossen wenig überzeugend. Die Staatskanzlei gab dem hoffnungsvollen Nachwuchstechniker eine zweite Chance und beauftragte ihn im April 1828 mit Vermessungsarbeiten in den

4) Eingabe v. 4.3.1807, StA Lu D 48 b Bü 210. Bleibel war von 1793 bis 1806 Hüttenschreiber der Eisenwerke Heidenheim und ging dann als Kameralverwalter nach Freudenstadt. Nach kürzeren Aufenthalten in Dornstetten und Rottweil wurde er schließlich 1813 Kameralverwalter in Bietigheim. Eingabe v. 13.4.1817, StA Lu D 48 b Bü 210.

5) Note des Innenministeriums v. 19.11.1836, HStAst E 48 Bü 1243. Die Pläne sind nicht im Original erhalten geblieben, der Ulmer Baurat Bühler kommentiert sie jedoch ausführlich. Bericht Bühlers v. 15.11.1838, HStAst E 141 Bü 254.

Tälern von Rems, oberem Kocher und Brenz. Der junge Ingenieur nahm Bezug auf die Vorarbeiten seines Vaters aus dem Jahre 1802 und erklärte „jeden Verbindungs-Kanal in der bezeichneten Richtung für nicht bauwürdig“.⁶ Durch eine persönliche Besichtigung hat sich auch König Wilhelm I. im Oktober 1828 von diesem Umstand überzeugt. Er zog die Konsequenz: Auf seine Anordnung begann 1830 eine Kommission mit der Vorprüfung einer Schienenverbindung zwischen Neckar und Donau, da die „Anlegung von Canälen wegen der erforderlichen vielen Schleußen nicht wohl ausführbar erscheint, und Wir es für zweckmäßig halten, dieselben durch Eisenbahnen zu ersetzen“.⁷ Ihr Bau brachte dann eine herbe Enttäuschung für die Menschen in den Tälern von Rems, oberem Kocher und Brenz: Die Trasse der 1851 fertiggestellten Eisenbahnstrecke Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen ließ ihr Gebiet unberührt. Sie führte stattdessen durch das Filstal.

Die wirtschaftlichen Bedingungen und die Verkehrsverhältnisse änderten sich in den folgenden Jahrzehnten rasch. Der Industrialisierungsprozess schritt auch in Württemberg voran und ließ den Bedarf an Rohstoffen wachsen. Da das Land weder über sehr ergiebige Eisenerz- noch über Kohlevorkommen verfügt, bezog es diese Güter von außen.⁸ Hauptlieferant für Kohle war das nächstgelegene Saarbecken, das seine Erzeugnisse per Bahn über Ludwigshafen und die 1867 eröffnete Mannheimer Rheinbrücke auch nach Württemberg sandte. Dem gestiegenen Transportbedarf konnte die Eisenbahn allerdings nicht immer voll gerecht werden. Waggonmangel führte häufig zu langen Lieferfristen und die hohen Transporttarife der staatlichen Monpolunternehmen wirkten sich nachhaltig auf die württembergischen Energiepreise aus: 1871 kostete die Kohle z. B. in Stuttgart das Fünf- bis Sechsfache des Grubenabgabepreises.⁹

Abhilfe sollte nach der Vorstellung des badischen Baurats Sprenger aus Offenburg¹⁰ die Regulierung des Neckars und der Bau eines Kanals über Heidenheim bis zur Donau bringen. Nachdem seine ersten Veröffentlichungen aus den Jahren 1829 und 1835¹¹ unbeachtet geblieben waren, unterbreitete er im Herbst 1865 der Stuttgarter Zentralstelle für Gewerbe und Handel direkt entsprechende Vorschläge. Diese bat daraufhin Gewerbevereine und Handelskammern im Land um ihre Stellungnahme. Auch die Heidenheimer wurden gefragt. Der örtliche Gewerbeverein übersandte der Zentralstelle im Frühjahr 1866 unter anderem ein langes Gutachten von Baumeister Adolf Sapper. Der Techniker riet dem Staat davon ab, mit diesem Vorhaben seiner eigenen Eisenbahn Konkurrenz zu machen. Deshalb müsse eben „bei den bedeutenden Schwierigkeiten, Kosten und Hindernissen ... das infrage stehende Project – Project bleiben“.¹²

So ähnlich lauteten auch die Stellungnahmen anderer Befragten Ferdinand Steinbeis, der Leiter der Zentralstelle für Gewerbe und Handel, setzte sich darüber freilich glatt hinweg. Er erklärte den Plan für „volkswirtschaftlich nützlich“¹³ und empfahl die Anfertigung einer Denkschrift über die technischen Möglichkeiten der Ausführung. Das Innenministerium fragte denn auch im April 1866 seine Abteilung für den Straßen- und Wasserbau, was sie von der Angelegenheit halte. Die Antwort von Oberbaurat Böheim fiel vernichtend aus.

6) Bericht des Innenministeriums v. 9.9.1828, HStAst E 10 Bü 115.

7) Verfügung v. 22.4.1830, HStAst E 10 Bü 115. Fünf Jahre später soll Kommerzienrat Meebold auf eigene Kosten einen britischen Ingenieur mit Geländeuntersuchungen für eine SchiffsstraÙe auf der Ostalb betraut haben. Die Gelder für den Bau hätten aber weder vom Königtum Württemberg noch von der Privatwirtschaft auf ebracht werden können. So der Weltbote Nr. 14 v. Juli 1888, archiviert im StadtA HDH Akten betreffend Kanalverbindung ... 1888 bis 1890. Eine interessante Variante schlug bereits 1826 Oberst Duttenhofer vor. Er wollte die Neckar-Donau-Verbindung durch eine Eisenbahn von Göppingen über Böhmenkirch nach Heidenheim herstellen. Bemerkungen v. 6.11.1826, HStAst E 10 Bü 115.

8) 1848 wurden bereits 180.000 Zentner Eisen- und Eisenwaren über den Neckar nach Württemberg importiert, 1865 hatte sich der Kohlenverbrauch des Landes mit 4 Mio. Zentnern gegenüber 1835 fast verneunzigfach. Boelcke, S. 447 ff.

9) Bühler, S. 16.

10) Sprenger war Inspektor des 1. Rheinschiffahrtsbezirks.

11) Neckar-Zeitung Nr. 346 v. 19.12.1829 u. Der deutsche Courier Nr. 273 v. 14.11.1835.

12) Schreiben Sappers v. 3.4.1866, HStAst E 152 f Bü 98.

13) Bericht v. 11.4.1866, HStAst E 152 f Bü 98. Steinbeis hatte allerdings keineswegs den staatlichen Bau dieses Kanals im Sinn. Der sollte auf dem Wege über eine „Privatspeculation“ erfolgen.

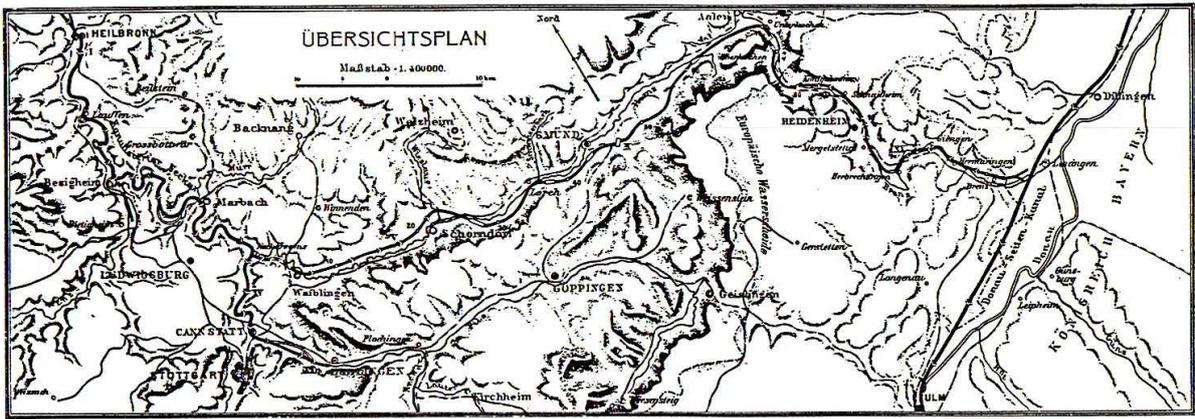


Abb. 3: Linienführung des Neckar-Donau-Projekts von Eberhardt aus dem Jahre 1907. Quelle: Gugenhan/Eberhardt.

Für Binnenschifffahrt und Wasserstraßenbau herrschten damals in ganz Europa keine guten Zeiten. Stagnation und Niedergang kennzeichneten die Lage. Erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wuchs das Interesse daran wieder. Vor allem die Industrieregionen an Rhein und Ruhr benötigten dringend billige und leistungsfähige Transportmöglichkeiten für ihre schwergewichtigen Massengüter. Nur die Schifffahrt konnte sie bieten. Eiserne Rheinkähne mit enorm gewachsener Tragfähigkeit eröffneten auch der süddeutschen Wirtschaft die Möglichkeit, Kohle und Stahl aus dem Ruhrgebiet frachtgünstig zu beziehen. Dazu mussten freilich die Nebenflüsse des Rheins zu leistungsfähigen Schifffahrtsstraßen ausgebaut werden. Dies galt auch für den Neckar.

ÜBERSICHTSPLAN UND LÄNGENPROFIL

ZU EINER

VERBINDUNG DES RHEINS
UND DER DONAU

DURCH WÜRTTEMBERG.

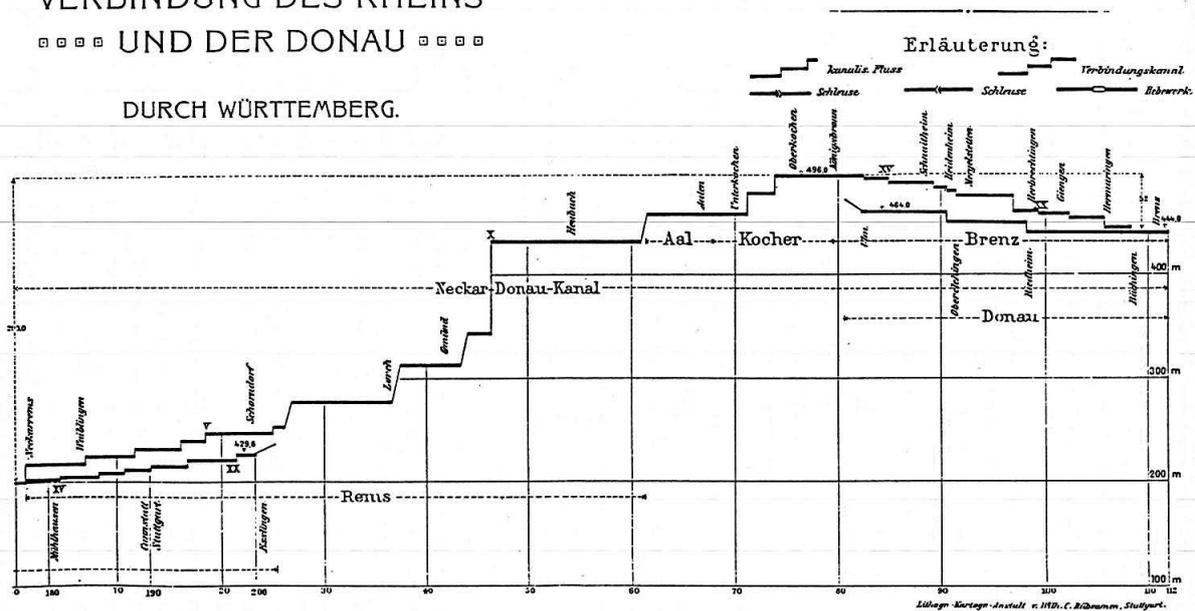
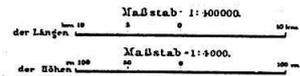


Abb. 4: Längen- und Höhenprofil des Neckar-Donau-Projekts von Eberhardt. Die Schiffe hätten zwischen Neckarrems und Königsbronn fast 300 m an Höhe gewinnen müssen, um bis zur Brenzmündung wieder 50 m zu verlieren. Quelle: Gugenhan/Eberhardt.

Um die zögerliche Regierung voranzutreiben, gründeten Städte und Unternehmen aus der Region Stuttgart 1897 das „Comite zur Hebung der Neckarschifffahrt“. Den Vorsitz übernahm der Altpräsident der örtlichen Handels- und Gewerbekammer, Julius von Jobst. Energisch drängte man nun darauf, den Fluss von Mannheim bis nach Esslingen zur Großschifffahrtsstraße auszubauen. Bei der Eigentümerin der lukrativen Staatsbahn hielt sich das Interesse an einem neuen Konkurrenten freilich in Grenzen.

Immerhin nahmen die badische und die württembergische Regierung im Jahre 1901 erste Gespräche in dieser Sache auf. Im Mannheimer Rathaus war man alarmiert, denn die Neckarkanalisation hätte zu großen Umschlagsverlusten des bislang unangefochtenen Rheinendhafens geführt. Folglich musste man versuchen, die Stuttgarter in ihrem Tatendrang zu bremsen oder ihm wenigstens ein weniger gefährliches Ziel zu geben. Das Unmögliche gelang! In zähen Verhandlungen erreichte der Mannheimer Oberbürgermeister Beck, dass das Stuttgarter Komitee fortan für den Bau einer Schifffahrtsstraße bis zur Donau eintrat – und nicht nur bis Esslingen. 1904 benannte es sich in „Neckar-Donau-Kanal-Komitee“ um und nahm badische Vertreter mit auf. Mannheim hatte auf diese Weise viel gewonnen: Gelang der Bau des Kanals quer über die Alb, so würde auch die Stadt vom zunehmenden Durchgangsverkehr profitieren. Scheiterte er dagegen, dann wäre davon auch die ungeliebte Neckarkanalisation betroffen. Stuttgart hatte von der Einigung den Vorteil, dass Mannheim auf lautstarke Opposition gegen die Neckarkanalisation verzichtete. An die Realisierung einer Wasserstraße vom Neckar zur Donau glaubte dagegen in Württemberg niemand so recht.

Das Gegenteil bewies Regierungsbaumeister Eberhardt im Jahre 1907 mit einer gründlichen Studie für das Komitee. Seit 1888 waren leistungsfähige Hebewerke entwickelt worden, die nun als denkbar erscheinen ließen, was früher als illusorisch zu gelten hatte: den Bau einer 113 km langen Großschifffahrtsstraße durch die Täler von Rems, Kocher und Brenz. 112 Mio Mark sollte es kosten, die Kommunen Schorndorf, Schwäbisch Gmünd, Aalen und Heidenheim in den Rang von Hafenstädten zu erheben.

Zusammenstellung der Längen- und Höhenverhältnisse der einzelnen Haltungen des Neckar-Donau-Kanals.

Haltung Nr.	Bezeichnung der Haltung	von	bis	Länge	Höhen- lage über NN	Stufe Nr.	Höhe der Stufen		Mittel zur Überwindung des Höhenunterschieds
		km	km	km	m		Aufstieg m	Abstieg m	
41	Neckarrems (Neckarhaltung)	0	1,0	1,0	203,0	1	15,0	–	Kuppelschleuse mit je 7,5 m Gefäll und je 1 Sparbecken von 1,5 facher Kammergrundfläche
1	Waiblingen	1,0	6,9	5,9	218,0	2	8,2	–	Schleuse m. 3 Sparbecken von je 1,5 facher Kammergrundfläche.
2	Endersbach	6,9	11,8	4,9	226,2	3	7,8	–	Schleuse m. 3 Sparbecken von je 1 facher Kammergrundfläche.
3	Grunbach	11,8	15,8	4,00	234,0	4	6,4	–	Schleuse m. 3 Sparbecken von je 1 facher Kammergrundfläche.
4	Hebsack	15,8	18,2	2,4	240,4	5	7,6	–	Schleuse m. 3 Sparbecken von je 1,5 facher Kammergrundfläche.
5	Schorndorf I	18,2	23,2	5,0	248,0	6	5,0	–	Schleuse m. 3 Sparbecken von je 1 facher Kammergrundfläche.
6	Schorndorf II	23,2	26,2	3,0 0,5	253,0	7	25,5	–	Hebewerk Längsbahn
7	Waldhausen	26,7	36,9	10,2 0,6	278,5	8	32,5	–	Hebewerk Längsbahn
8	Gmünd I	37,5	43,5	6,0 0,6	311,0	9	32,5	–	Hebewerk Längsbahn
9	Gmünd II	44,1	46,2	2,1	343,5	10	91,0	–	Hebewerk Querbahn doppelspurig
10	Bargau	46,2	60,9	14,7 0,8	434,5	11	25,5	–	Hebewerk Längsbahn
11	Aalen	61,7	71,4	9,7	460,0	12	20,0	–	Hebewerk Querbahn
12	Unterkochen	71,4	73,7	2,3	480,0	13	16,0	–	Hebewerk senkrecht
13	Oberkochen- Königsbronn	73,7	82,6	8,9	496,0	14	–	3,0	Schleuse ohne Sparbecken
14	Itzelberg	782,6	84,9	2,3	493,0	15		3,0	Schleuse ohne Sparbecken
15	Schnaitheim	84,9	90,6	5,7	490,0	16		4,0	Schleuse mit 1 Sparbecken
16	Heidenheim	90,6	91,5	0,9	486,0	17		4,0	Schleuse mit 1 Sparbecken
17	Mergelstetten	91,5	92,4	0,9	482,0	18		5,0	Schleuse mit 2 Sparbecken

18	Bolheim	92,4	96,8	4,4	477,0	19	15,0	Hebewerk senkrecht	
19	Herbrechtingen	96,8	99,3	2,5	462,0	20	2,5	Schleuse ohne Sparbecken	
20	Giengen I	99,3	102,3	3,0	459,5	21	4,5	Schleuse mit 1 Sparbecken	
21	Giengen II	102,3	105,5	3,2	455,0	22	8,0	Schleuse mit 2 Sparbecken	
22	Hermaringen	105,5	108,2	2,7	447,0	23	3,0	Schleuse ohne Sparbecken	
23	Brenz (Donau-Kanal-Haltg.)	108,2	112,7	4,5	444,0	24			
							293,0	52,0	Zusammen 345,0 m.

Abb. 5: Ein Sammelsurium von Schleusen und Hebewerken unterschiedlichster Bauart sollte nach der Vorstellung von Eberhardt in den Tälern von Rems, Kocher und Brenz entstehen.

Der für das 600 Tonnen-Schiff geplante Kanal wies eine Wasserspiegelbreite von rund 28 m und eine Tiefe von 2,20 m auf. Neben 15 Kammerschleusen mit einem Hub zwischen 2,50 m und 8,20 m war die Anlage von neun Hebewerken vorgesehen. Drei senkrechte Schwimmerhebewerke und sechs Schiefe Ebenen sollten die Schiffe in wassergefüllten Trögen um jeweils bis zu 91 m in die Höhe heben. Eberhardt griff damit den technischen Möglichkeiten seiner Zeit weit voraus, denn gebaut wurden Schiefe Ebenen tatsächlich erst rund 60 Jahre später. Das jährliche Transportaufkommen schätzte er auf rund eine Million Tonnen.

Über die Trassenführung im Bereich Heidenheim und Umgebung erfahren wir folgendes: „Vorbei an dem Orte Oberkochen läuft die Linie über die europäische Wasserscheide und gelangt bei Königsbronn in das Gebiet der Brenz ... Der Kanal benützt häufig das bestehende Brenzbett und erhält auf der sehr flachen Talsohle eine äußerst günstige Lage, bis er nach dem Durchgang der Orte Itzelberg, Aufhausen und Schnaitheim oberhalb Heidenheim angekommen ist. Die dichte, über die ganze Talsohle sich ausbreitende Bebauung ergibt hier wieder die größten Schwierigkeiten.“

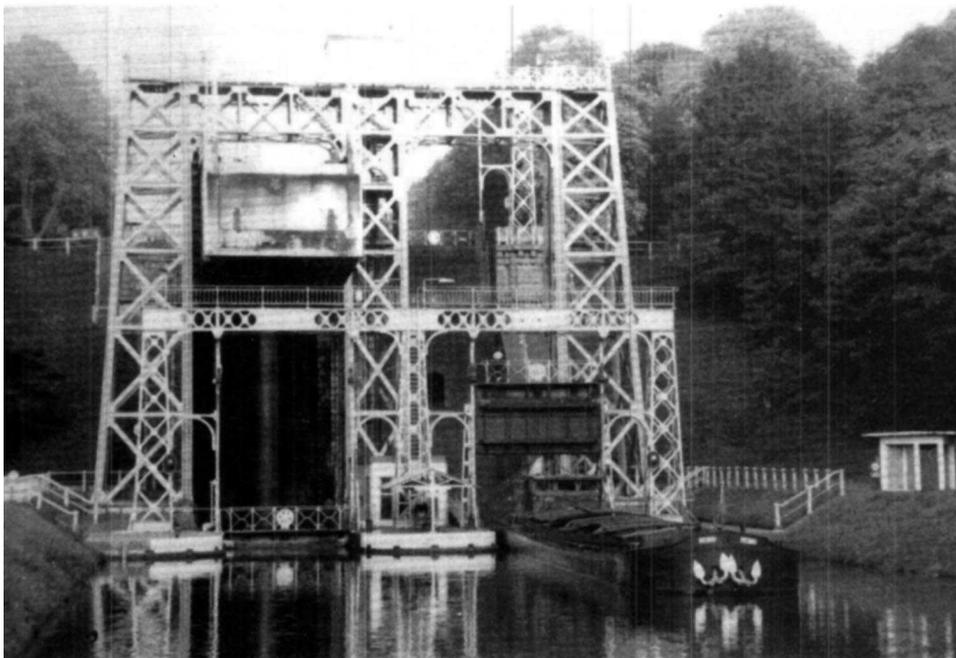


Abb. 6: Hebewerke ähnlicher Bauart sollten nach dem Entwurf von Eberhardt bei Unterkochen und Bolheim stehen. Erst ihre Konstruktion ließ zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Verwirklichung des Neckar-Donau-Kanals technisch möglich erscheinen. Im Bild eines der vier Druckwasserhebewerke, die zwischen 1885 und 1917 am belgischen Kanal du Centre bei La Louviere errichtet wurden. Hubhöhe: etwa 15 m.

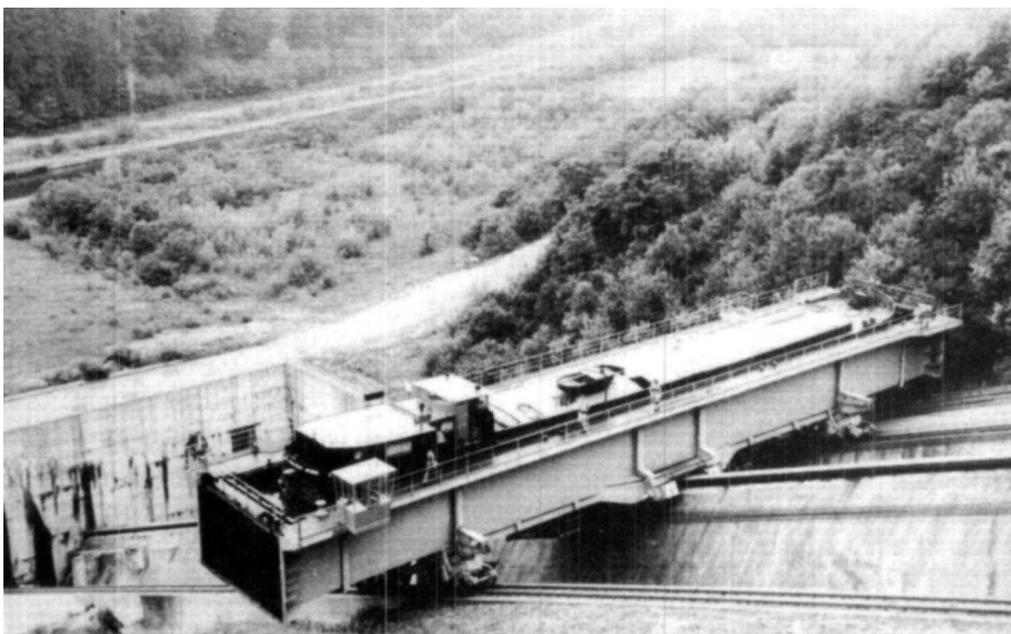


Abb. 7: Bei Aalen plante Regierungsbaumeister Eberhardt 1907 eine Schiefe Ebene mit Querbeförderung (Hub: 20 m). Im Bild die einzige derartige Anlage am französischen Rhein-Marne-Kanal bei Arzwiller. Das Hebewerk überwindet eine Höhe von rund 45 m und wurde erst 1968 vollendet.

Der Kanal kann zwischen dem Anwesen der Kattunmanufaktur und dem Bahnhof mit Benützung des Mutterbetts der Brenz hindurchgeführt werden. Unterhalb des Bahnhofs gestaltet sich jedoch die Linienführung zwischen dem dicht gebauten Gebiet und dem Steilhang des Totenbergs sowie an der Voith'schen Maschinenfabrik vorbei ungemein schwierig. Beim Bahnhof Heidenheim verlässt der Kanal das Brenzbett, um den schädlichen Wirkungen der aus dem Stubental hervorbrechenden Wildwasser entrückt zu werden, kreuzt die Bahnlinie unterhalb der Stadt, zieht sich in genau südlicher Richtung zwischen dem Bahnhof und dem Ort Mergelstetten hindurch und macht unterhalb Bolheim, gleich der Eisenbahn, einen scharfen Bogen nach Osten, um bei Herbrechtingen wieder in das Brenzbett zu gelangen¹⁴

Bei allem Engagement blieb Eberhardt freilich nüchtern genug, um die Realisierungschancen für sein Projekt vorbehaltlos zu beurteilen. Frühestens in 50 Jahren schien ihm die Zeit für den Bau gekommen. Er sollte recht behalten. Der Plan erzielte bei den zuständigen Regierungen von Baden und Württemberg keinerlei Resonanz. Dort hielt man ihn schlicht für abwegig und konzentrierte sich ganz auf die Verhandlungen zur Kanalisierung des Neckars. Die Kostenfrage brachten sie zum Scheitern und damit zerbrach auch das Komitee.

1916 wurde Bayern für seinen Main-Donau-Kanal unerhört aktiv. Die militärischen Erfolge der Deutschen auf dem Balkan machten einen vollständigen Neubau sehr interessant. Deshalb gründeten das Deutsche Reich, Bayern und Baden im Jahre 1917 eine Gesellschaft, die den Bauentwurf ausarbeiten sollte. In Württemberg und Mannheim weckte das alte Ängste, der eigene Standort könne zu kurz kommen.

Am 9. Dezember 1916 schritt man zur Tat und gründete in Stuttgart den Südwestdeutschen Kanalverein mit dem Ziel, Rhein und Donau auf dem Weg über den Neckar zu verbinden. Den Vorsitz übernahm Adolf Schiedmayer, zugleich Präsident der Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer. Wertvolle Unterstützung erfuh man vom Heilbronner Silberwarenfabrikanten und liberalen Landtagsabgeordneten Peter Bruckmann, der alljährlich die Regierung mit großen Kanaldebatten unter Druck setzte. Bruckmann sollte dann von 1920 bis 1933 den Vorsitz des Kanalvereins übernehmen.

In Heidenheim bestanden keine ernsthaften Zweifel darüber, dass man der neugegründeten Organisation angehören wollte. Der Gemeinderat beschloss den Beitritt am 1. Dezember 1916¹⁵ und entsandte Oberbürgermeister Jaekle zur Gründungsversammlung. Als Jahresbeitrag bewilligte man 100 Mark. Auch die örtliche Handelskammer wurde Mitglied und zahlte die gleiche Summe. Der Gewerbeverein musste sich dagegen auf einen eher symbolisch gemeinten Zuschuss von 10 Mark beschränken. Die Firma Voith konnte da schon großzügiger sein. 1000 Mark ließ sie sich die Unterstützung der württembergischen Wasserstraßenvorhaben kosten. Dafür konnte Hermann Voith neben Oberbürgermeister Jaekle als einziger Vertreter aus Heidenheim in den mehr als hundertköpfigen Ausschuss des Vereins einziehen.

Das Engagement fand offenbar wenig Nachahmer in der Nachbarschaft. Jedenfalls beklagte sich die Stuttgarter

14) Gugenhan/Eberhardt, S. 30.

15) Auszug aus Gemeinderatsprotokoll v. 1.12.1916, StadtA HDH SWKV 1916 bis 1922.

Kanallobby im Sommer 1917 bei der Handelskammer Heidenheim, man habe in all den zurückliegenden Jahren von den Gemeinden an Rems, Kocher und Brenz nur wenig Unterstützung erfahren. „Eine Ausnahme mache einzig Heidenheim“¹⁶ Gerade jetzt aber hatte die Trasse über den Sattel von Königsbronn eine breite Förderung bitter nötig. Es gab nämlich plötzlich Konkurrenz.

Die Ursache dafür war, dass sich die wirtschaftlichen Schwerpunkte des Königreichs im Verlaufe des Industrialisierungsprozesses regional verlagert hatten. Begünstigt durch die Streckenführung der Eisenbahn siedelten sich Ende des letzten Jahrhunderts zahlreiche Betriebe der Metallverarbeitung und der Elektrotechnik an der „Industriegasse Neckar-Fils“ an. Ihre dominierende wirtschaftliche Position konnte von den Wasserstraßenplanern nicht mehr außer acht gelassen werden. Der Kanal musste deshalb eine andere Trassierung erhalten. Sie führte nicht mehr über den Sattel von Königsbronn, sondern durch das Filstal bis Geislingen und dann weiter über die Alb nach Ulm.

Darüber war man sich auch beim Stuttgarter Verein im klaren. Trotzdem traf man dort keine übereilte Entscheidung. Sicher lag das auch daran, dass potente Zahler nicht verärgert werden sollten. Der immer noch andauernde Krieg ließ die Angelegenheit aber ohnedies nicht eilbedürftig erscheinen, um sich selbst ein Urteil über die Geländebeziehungen erlauben zu können, beschlossen die Mitglieder von Vorstand und Technischem Ausschuss zunächst einmal beide Trassen gründlich in Augenschein zu nehmen. Am 30. Juni 1917 erhielt das Stadtschultheißenamt Heidenheim deshalb ein Schreiben, in dem Vereinsgeschäftsführer Gotthilf Hitzler die Reise ankündigte und Oberbürgermeister Jaekle bat, den Empfang der Teilnehmer auszurichten. Dass im vorletzten Kriegs- und Hungerjahr vor allem den Fragen des leiblichen Wohls sorgfältige Beachtung zu schenken sei, glaubte der sprachlich stets originelle Hitzler den Heidenheimern mit einigen dezenten Hinweisen deutlich machen zu müssen. Wörtlich schrieb er: „Wir wären dem Stadtschultheißenamt Heidenheim außerordentlich verbunden, wenn angesichts der anstrengenden Fahrt die Speisekarte etwas ausgestattet werden könnte [...] Die Herren würden auch für erträglichen Wein gewiss eine dankbare Empfindung zeigen“.¹⁷

Die Wünsche gingen in beste Erfüllung. Am 5. Juli 1917 traf die Reisegesellschaft in Heidenheim ein und ließ sich von Oberbürgermeister Jaekle den problematischen Abschnitt zwischen Anhausen und Eselsburg vorführen. Der Stuttgarter Verein wurde bei dieser Gelegenheit offenbar so glänzend bewirtet, dass Vereinsvorsitzender Adolf Schiedmayer später schrieb, „es herrsche nur eine Stimme höchster Anerkennung und Dankbarkeit über die vielen Aufmerksamkeiten, die uns von allen Seiten zuteil geworden sind. Soweit in dem eisernen Getriebe großer wirtschaftlicher Wünsche und Neigungen überhaupt noch Raum gelassen ist, Wird die Stadt Heidenheim in der Ausübung besonderer Gunststimmung wohl sicher an erster Stelle stehen“¹⁸ Das war elegant – und unverbindlich formuliert. Gotthilf Hitzler drückte sich da schon prosaischer aus. Wenn man seine unvergleichlichen Worte richtig deutet, dann hatte aber auch er keine prinzipiellen Einwendungen gegen die Kanalführung in Heidenheim. Jedenfalls berichtete er kurz nach der Reise an Peter Bruckmann: „Wenn man nicht davor zurückscheut, die Eisenbahn auf einigen hundert Metern zu verlegen und eine Straße auf 200 m Länge in den Felsen in Galerieform einzusprengen sowie zur Verschönerung Heidenheims beizutragen, indem man einen verlassenen Fabrikteil und ein Dutzend wüster Häuslein abrasiert, dann ist genügend Platz geschaffen.“¹⁹

Genützt haben alle diese wohlmeinenden Worte nicht viel. Zwar überarbeitete Oberbaurat Gugenhan das Rems-Kocher-Brenz-Projekt von Eberhardt aus dem Jahre 1907 nochmals, doch legte sich der Vereinsvorstand um 1920 endgültig auf die Filstallinie fest. Es spricht sehr für die Heidenheimer, dass sie der Stuttgarter Organisation nicht die Freundschaft kündigten. Im Gegenteil: Der Gemeinderat fasste sogar den Beschluss, die württembergischen Wasserstraßenpläne „mit allen Kräften zu fördern, ... mag der Kanalbau die Stadt Heidenheim berühren oder nicht“.²⁰ Auch in der Inflationszeit verweigerte man dem chronisch finanzschwachen Kanalverein nicht die notwendigen Beitragserhöhungen.

16) So zitiert die Handelskammer den Kanalverein in einem Schreiben v. 30.6.1917 an das Stadtschultheißenamt, StadtA HDH SWKV 1917. Einer Mitgliederliste v. 1.7.1917 lässt sich immerhin entnehmen, dass folgende Institutionen entlang der Kanaltrasse Mitglieder geworden sind: Städte bzw. Gemeinden Aalen, Heidenheim, Lorch, Schorndorf, Unterkochen, Waiblingen; die Gewerbevereine Heidenheim, Schwäbisch Gmünd und Waiblingen, die Handelskammer Heidenheim, die Firma Voith sowie Kommerzienrat Robert Kaess aus Backnang. StadtA HDH SWKV 1917.

17) Schreiben des Kanalvereins v. 30.6.1917, StadtA HDH SWKV 1917.

18) Schreiben des Kanalvereins v. 10.7.1917, StadtA HDH SWKV 1917.

19) Bericht Hitzlers v. 31.8.1917, WiAst C 1.

20) Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll v. 19.2.1920, StA HDH SWKV 1916 - 1922.

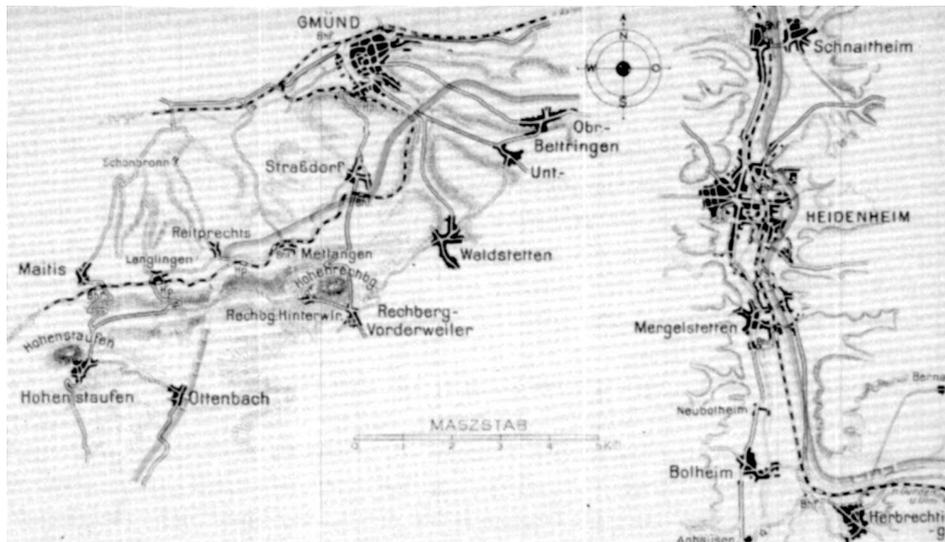


Abb. 8: Schwäbisch Gmünd nach den Planungen von Baurat Gugenhan im Jahre 1921. Der Entwurf war lediglich eine Überarbeitung des Projekts von 1907, in dem die umstrittenen Hebewerke durch konventionelle Kammerschleusen ersetzt sind.

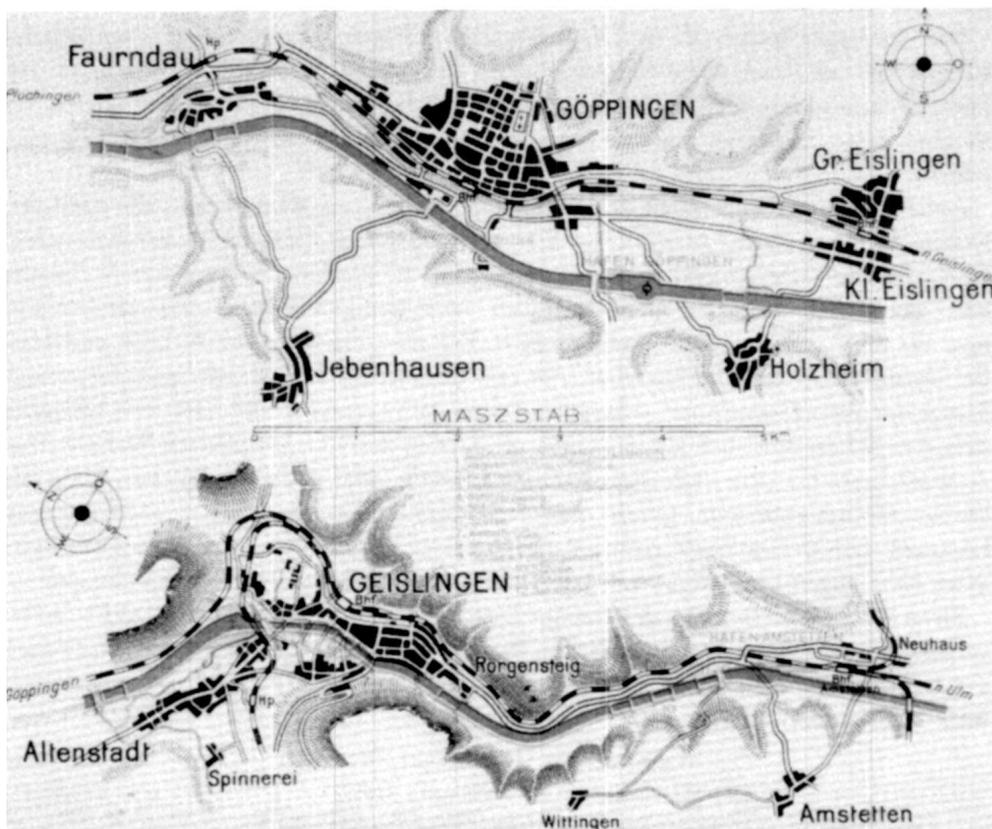


Abb. 9: Kanalführung durch Göppingen und Geislingen nach den Plänen des Mannheimer Unternehmens Grün & Bilfinger (1921).

Hatte die Filstalvariante auch glatt gesiegt, so fiel der erste Bauentwurf für diese Linie regelrecht durch. Die technischen Schwierigkeiten waren hier doch ganz beachtlich. Der Planungsauftrag war bereits 1917 an das Mannheimer Unternehmen Grün & Bilfinger gegangen, das ihn wegen des Krieges allerdings nicht ausführen konnte. Erst 1921 lieferten die Ingenieure den Plan für einen 64 km langen Kanal mit 20 Hebewerken ab, dessen Linie auftragsgemäß der Linie Plochingen-Geislingen-Ulm folgte. Das enge Filstal schrieb allerdings Lösungen

vor, die vor allem den Bürgermeister von Geislingen tief erschrecken mussten.

Die Verlegung des Kanals „mitten durch Geislingen hindurch, zum Teil sogar über die Dächer der Stadtteile hinweg“²¹, hätte den Abriss derartig vieler Gebäude erfordert, dass sich eine im Auftrag des Gemeinderats darüber angefertigte Denkschrift liest, als habe der Südwestdeutsche Kanalverein die Totalsanierung der Stadt beschlossen. Da die verstörten Kommunalpolitiker die „vollständige Verschandelung des Stadt- und Landschaftsbildes“²² durch eine 260 m lange und 20 m hohe Kanalbrücke nicht widerspruchslos hinzunehmen gedachten, bat das Stadtschultheißenamt den Stuttgarter Verein um Korrektur der Pläne.

Dort wies man die Anmutung zwar zurück, war aber um Trost nicht verlegen. Das Stadtbild werde durch die Kanalbrücke keineswegs verlieren, konnten die ratlosen Stadtväter nun dem Antwortschreiben entnehmen, „sondern durch diesen monumentalen Bau eine starke und doch nicht zu kräftige Bereicherung erfahren (siehe römische Aquädukte). Die Brücke kann als Ausgleich für den an der alten Stelle eingehenden Stadtpark angesehen werden“.²³ Unterzeichnet war der Brief vom neuen Geschäftsführer des Vereins, Otto Elben. Gotthilf Hitzler brauchte sich seines Nachfolgers Wahrlich nicht zu schämen!

Die Geislinger hatten Glück. Die Stuttgarter Behörden schenkten dem sonderbaren Plan schon aus finanziellen Gründen kaum Beachtung. Auch ein Entwurf aus dem Jahre 1925, mit dem Otto Konz die schlimmsten Folgen für die Stadt abmilderte, vermochte daran nichts zu ändern. Die Geislinger wird das am allerwenigsten gestört haben.

Auf Regierungsebene waren es die wertvoll gewordenen Wasserkräfte, die nach dem Ersten Weltkrieg zum Abschluss von Staatsverträgen über die beiden konkurrierenden Rhein-Donau-Verbindungen führten. In Artikel 97 der neuen Weimarer Verfassung hatte sich das Deutsche Reich das Eigentum an denjenigen Wasserstraßen sichern können, die dem allgemeinen Verkehr dienten. Die Kanalisierung von Neckar und Main fiel daraufhin in die Zuständigkeit des neu errichteten Reichsverkehrsministeriums. Einige der alten Eigentümer – darunter Baden, Württemberg und Bayern – weigerten sich aber beharrlich, auch auf das Eigentum an den lukrativ gewordenen Wasserkräften zu verzichten. Da man in Berlin ohnehin zu wenig Geld hatte, um Neckar, Main und Donau allein auszubauen, musste man diesen Ländern notgedrungen etwas entgegenkommen. Um sie zur Beteiligung am Ausbau der Flüsse zu bewegen, räumte das Reich ihren ehemaligen Eigentümern in zwei Verträgen eine Reihe von Zugeständnissen ein.

Eines der Abkommen war der Neckar-Donau-Staatsvertrag vom 1. Juni 1921. In ihm verpflichteten sich das Deutsche Reich, Baden, Württemberg und Hessen, gemeinsam ein Unternehmen zu gründen, das den Bau folgender Kraftwasser- und Großschifffahrtsstraßen übernehmen sollte:

- (1.) Mannheim-Plochingen (Neckar)
- (2.) Plochingen-Geislingen (Fils)
- (3.) Geislingen-Ulm (Überlandstrecke)²⁴

Damit hatte sich auch im Staatsvertrag die Filstaltrasse durchgesetzt. Dies heißt aber nicht, dass das gesamte Vorhaben in absehbarer Zeit tatsächlich realisiert werden sollte. Schon aus finanziellen Gründen wollte man sich zunächst einmal auf den Ausbau des Abschnitts Mannheim-Plochingen beschränken. Allein zu diesem Zweck gründeten die Unterzeichnerstaaten am 15. Juni 1921 die Neckar AG mit Sitz in Stuttgart. Für die restliche Strecke war lediglich ein vertraglicher Rahmen geschaffen worden, der späteren Generationen die Möglichkeit eröffnen sollte, endgültig über das Projekt zu befinden. Eine Rhein-Donau-Verbindung kam für das Reich in erster Linie auf dem Weg über den Main in Betracht, weshalb es Bayern im Main-Donau-Vertrag größere Konzessionen zugestand.

Die weitgespannten Hoffnungen waren schnell dahin. Schon Mitte der zwanziger Jahre war aus dem anscheinend so lukrativen Ausbau der Wasserstraße ein teures Zuschussgeschäft geworden. Überkapazitäten auf dem Verkehrssektor und staatliche Finanznöte trugen das ihre dazu bei, die anfängliche Wasserstraßeneuphorie in ihr krasses Gegenteil zu verwandeln. Die deutschen Kanalisierungsvorhaben kamen bald nur noch schleppend voran. Wenn trotz mehrfacher Streckung des Neckarbauprogramms schon 1935 der 113 km lange Abschnitt Mannheim-Heilbronn eingeweiht werden konnte, so war das vor allem der Umsicht von Strombaudirektor Otto Konz zu verdanken.

Nun aber drohte eine gefährliche Zwangspause – und zwar für immer, denn die nationalsozialistischen Verkehrspolitikern räumten dem Straßenbau oberste Priorität ein. Karl Strölin, Stuttgarter Oberbürgermeister und neuer Vorsitzender des Südwestdeutschen Kanalvereins, musste sich deshalb nach einer werbekräftigen Idee umsehen, mit der man die Fortsetzung der Neckarkanalisation gut begründen konnte. Er fand sie im Neckar-Donau-Kanal. Zusammen mit Vertretern des 1935 wieder angegliederten Saargebiets konzipierte er 1936 gar den „Süddeutschen Mittellandkanal“, in dem er die bislang getrennt verfolgten Wasserstraßenpläne Neckar-Donau und Saar-Pfalz-Rhein zu einem einprägsamen Begriff zusammenfasste.

21) Denkschrift „Die Stadterweiterung von Geislingen Stg. und der Neckar-Donau-Kanal“, Stadtmessungsamt GS o.S.

22) Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll v. 12.4.1921, wie Anm. 21.

23) Schreiben des Vereins v. 6.7.1920, wie Anm. 21.

24) Neckar-Donau-Staatsvertrag v. 1.6.1921, HStAst E 100 Bü 398.

In Bayern war man von der rührigen württembergischen Propaganda tief entsetzt und hielt publizistisch hart dagegen. Der Streit gewann schließlich derart an Schärfe, dass Strölin und sein bayerischer Kontrahent Willy Liebel, seines Zeichens Nürnberger Oberbürgermeister und Vorsitzender des bayerischen Kanalvereins, persönliche Herabsetzungen und kaum verhüllte Drohungen austauschten.

Mitten in dieser Auseinandersetzung konnte der Stuttgarter Oberbürgermeister nichts weniger gebrauchen, als eine neue Trassendebatte in Württemberg. Gleichwohl musste er sie führen. Ausgelöst wurde sie von einer Organisation, die es erst seit 1936 gab: die Landesplanungsgemeinschaft Württemberg-Hohenzollern mit Reichsstatthalter Wilhelm Murr und Landesplaner Bohnert an der Spitze.²⁵ Die Gründe der folgenden Diskussion waren rüstungswirtschaftlicher Natur. Um wichtige Industriebetriebe im Kriegsfall vor Artilleriebeschuss und Luftangriffen zu schützen, verfolgte die Berliner „Reichsstelle für Raumordnung“²⁶ das Konzept einer „dezentralisierten Industrie“. Konkret bedeutete dies, dass man Erweiterungen und Neugründungen bestimmter Produktionsbetriebe in den westlichen Ballungsgebieten nicht mehr gestatten wollte. Gefördert werden sollten sie dagegen im damals noch weniger gefährdeten mitteldeutschen Hinterland.

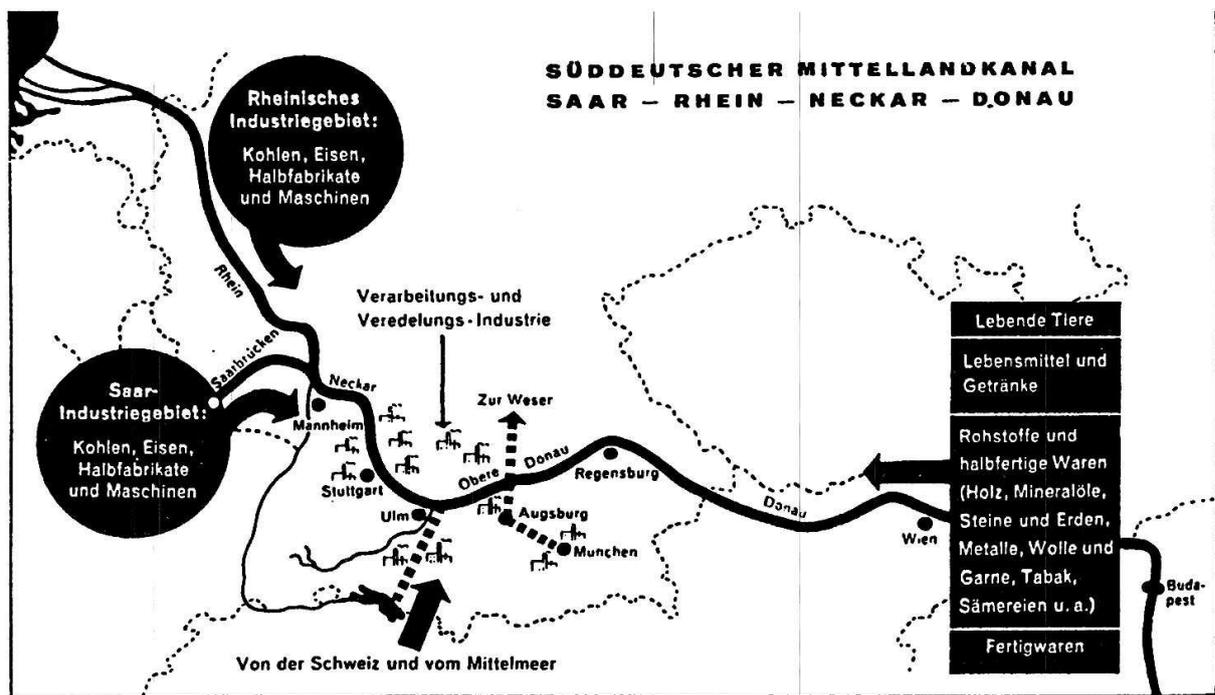


Abb. 10: Mit dem Konzept des „Süddeutschen Mittellandkanals“ versuchten Württemberg und das Saarland ihre Wasserstraßenvorhaben zwischen 1937 und 1940 beim Reich populär zu machen.

25) Der Planungsraum umfasste das Land Württemberg, Hohenzollern-Sigmaringen sowie einige hessische und badische Exklaven. Die Planungsgemeinschaft wurde am 6.6.1936 durch einen Erlass der Berliner Reichsstelle für Raumordnung geschaffen.

26) Per Erlass schuf die Reichsregierung am 26.6.1936 diese Reichsstelle. Ihre Aufgabe war die „zusammenfassende übergeordnete Planung und Ordnung des deutschen Raums für das ganze Reichsgebiet“. RGBl 1935 I S. 793. Damit war die Landesplanung in Reichshoheit übergegangen.

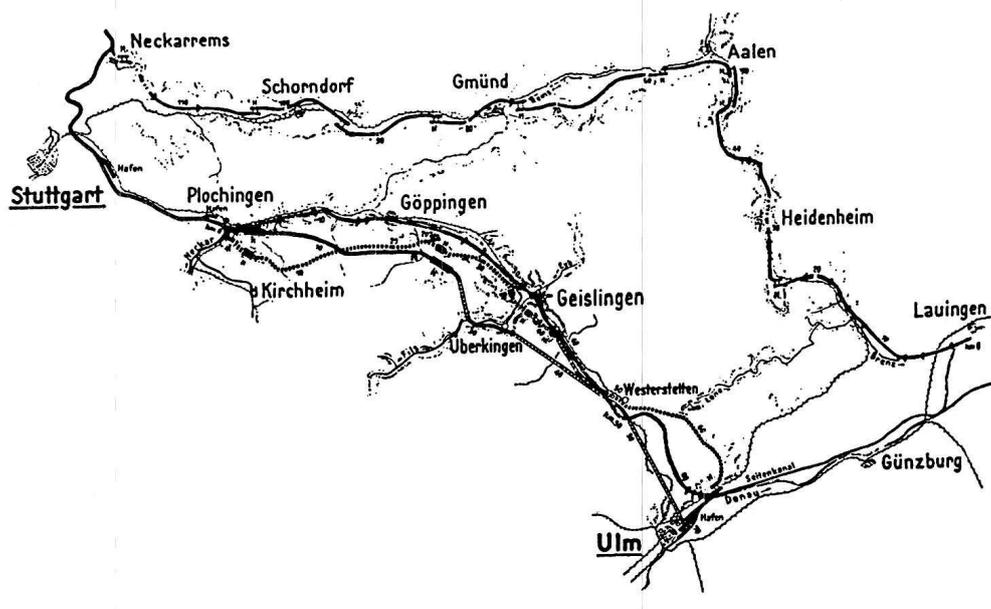


Abb. 11: Das Rems-Kocher-Brenz-Projekt von Otto Konz aus dem Jahre 1937 ist im oberen Teil der Abbildung zu sehen. Der 127 km lange Kanal sollte vor allem an den Hängen der Flusstäler verlaufen, um den dichtbesiedelten Grund zu schonen. Konz plante 11 Staustufen mit drei Kammerschleusen, vier senkrechten Hebewerken und vier Schiefen Ebenen. Im unteren Abbildungsbereich die drei Filstaltrassen aus den Jahren 1921 (Grün & Bilfinger), 1925 (Konz) und 1940 (abermals Konz).

In Württemberg war man naturgemäß wenig begeistert von der Aussicht, potente Industrieunternehmen bald abwandern zu sehen. Die Landesplanungsgemeinschaft versuchte deshalb zu retten, was zu retten war. Sie stellte flugs ein Konzept auf, mit dem die Betriebe im Lande gehalten werden konnten. Ihrer Ansicht nach reichte es völlig aus, wenn die Betriebe auf die strukturschwache Ostalb oder ins Remstal auswichen. Sicher ist aber auch, dass Murr und seine Mannen sehr eigene Ziele der regionalen Wirtschaftsförderung und -lenkung damit verbunden. Um sie zu erreichen, musste man auch mit Anreizen arbeiten. Einer wäre die Anlage eines Kanals zur Ostalb gewesen.

Wasserbaudirektor Otto Konz erhielt daher im Januar 1937 von der Landesplanungsgemeinschaft den Auftrag, generelle Voruntersuchungen darüber anzustellen, ob der Neckar-Donau-Kanal nicht doch den Weg über Königsbronn nehmen konnte. Der Ingenieur arbeitete bis zum Frühjahr 1937 zwar einen detaillierten Plan aus, doch hielt er das rund 325 Mio. RM teure Projekt für kaum realisierbar. Der Wassermangel im Remstal, ungeklärte Untergrundverhältnisse und der ständige Wechsel von hohen Dämmen und tiefen Einschnitten machten seiner Ansicht nach den Kanalbau hier zu einem teuren und wenig lohnenden Unterfangen.²⁷ Konz setzte sich deshalb für die Filstaltrasse und einen Albbasistunnel zwischen Bad Überkingen und Ulm ein.

Bei seinen Auftraggebern fand er wenig Anklang. Die Landesplanungsgemeinschaft sah sich bald nach einem Techniker um, der ihren Plänen mehr entgegenkam. Sie fand ihn in Leopold Rothmund, einem Stuttgarter Professor für Wasserbau. Der versprach mit Hilfe speziell von ihm konstruierter „Tauchschleusen“²⁸ dem Wassermangel im Bereich der Scheitelhaltung zu begegnen. In den Tälern von Rems, oberem Kocher und Brenz, wo man sich schon längst in Unvermeidliches gefügt hatte, sah man sich unvermutet der Gelegenheit gegenüber, die Dinge vielleicht doch noch wenden zu können. Unter Leitung des Aalener Bürgermeisters Schübel gründeten Ende 1937 die Gemeinden Waiblingen, Aalen, Schorndorf, Gmünd und Heidenheim eine Arbeitsgemeinschaft und stellten Rothmund 5.000 RM zur Anfertigung von Entwürfen zur Verfügung.²⁹

Die Planungen kamen zwar nie über das Stadium allgemeiner Erörterungen hinaus, führten aber doch zu einer deutlichen Klimaverschlechterung zwischen dem Stuttgarter Oberbürgermeister und der Landesplanungsgemeinschaft. Am Nesenbach hielt man von dem Vorhaben nichts: Einerseits drohte das „Brems-Projekt“³⁰ – wie man hier das Remsprojekt spöttisch nannte – die Stadt in weiter Entfernung zu umgehen, zum anderen machte man Strölin die in Württemberg bislang unangefochtene Führungsrolle streitig. Und natürlich

27) Eine zusammenfassende Beschreibung des Entwurfs findet sich unter dem Titel „Beschreibung (Dr. Konz) v. 1.7.1937“ im WiAST C 1.

28) Es handelt sich dabei um ein sehr altes wassersparendes Prinzip, das wegen seiner Abdichtungsprobleme nie zum Einsatz kam.

29) Beratungen mit den Technischen Beiräten, v. 16.3.1938, StadtA GP 3550. Einem Arbeitsausschuss gehörten an: Oberbürgermeister Meier (Heidenheim), Bürgermeister Konrad (Gmünd), Regierungsrat Schöffel (Direktor der Schwäbischen Hüttenwerke Wasseralfingen), Fabrikdirektor Hahn (Heidenheim) und natürlich der Initiator Schübel. Aktenbefund StadtA HDH.

30) So Otto Konz im Schreiben v. 6.1.1938 an das Reichsverkehrsministerium, WiAST C 1.

konnte man in Stuttgart keinem Vorhaben zustimmen, das der Verlagerung eigener Gewerbebetriebe dienen sollte.

Um die unliebsame Diskussion möglichst rasch zu beenden, rief der Vereinsvorsitzende nach Absprache mit Berliner Behörden im Sommer 1939 einen „Ausschuss zur Prüfung der zweckmäßigsten Linienführung für die Neckar-Donau-Verbindung“ ins Leben. Die Leitung übernahm der Braunschweiger Professor Leichtweiß, als Wasserbaudirektor a. D. ein erfahrener Praktiker. Das Gremium trat Ende Juli 1939 zu seiner ersten Beratung zusammen und entschied nach mehreren Sitzungen im März 1940 zugunsten der Filstaltrasse.³¹ Ausschlaggebend bei der Urteilsfindung war der Umstand, dass die Gutachter dem Durchgangsverkehr und der Wasserstraßenanbindung bestehender Industrieanlagen Priorität einräumte vor allen struktur- und regionalpolitischen Zielen der Landesplanungsgemeinschaft. Deren Niederlage war vollkommen.



Abb. 12: Im Filstal bei Reichenbach und Göppingen plante Otto Konz im Jahre 1940 die größten Schiffshebwerke der Welt. Zwei Schiefe Ebenen mit Längsförderung sollten die Schiffe jeweils um rund 100 Meter heben oder senken. Im Bild eine derartige Anlage bei Ronquieres in Belgien, die 1967 fertiggestellt wurde. Zwei wassergefüllte Tröge befördern die Schiffe mit einer maximalen Tragfähigkeit von 1350 Tonnen auf einer geneigten, 1440 Meter langen Rollbahn. 236 Rollen übertragen das enorme Gewicht des Troges von insgesamt 5000 Tonnen auf die Fahrbahn aus Stahlbeton. Die Fahrinheit ist über acht je 55 mm dicke Stahlseile mit einem Gegengewicht verbunden.

31) Süddeutsche Wasserstraßen, Stuttgart, 16. Jg. (1940) S. 3 ff.

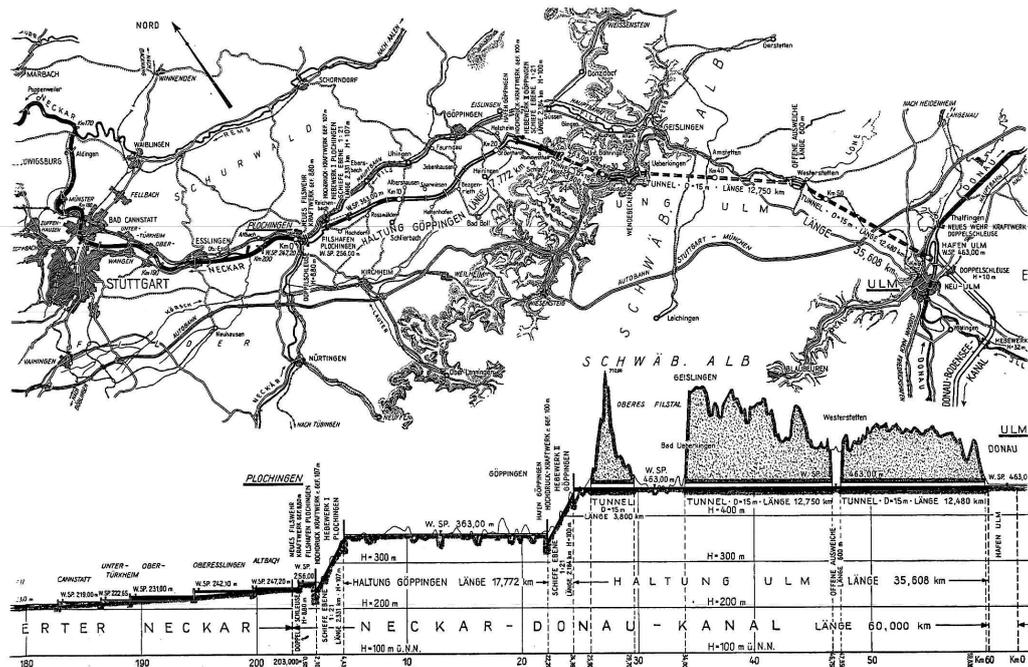


Abb. 13: Das Neckar-Donau-Projekt von Otto Konz aus dem Jahre 1940. Zwischen Bad Überkingen und Ulm sollte der längste Schiffstunnel der Welt entstehen.

Strölin konnte sich freuen und mit ihm die Städte und Gemeinden im Filstal. Zum zweiten Male war amtlich festgestellt worden, dass die Kanaltrasse über ihre Markung führen musste. Genau dies tat sie auch im letzten großen Entwurf, den Otto Konz nach seiner vorzeitigen Pensionierung in den Jahren 1938 bis 1940 für das Reichsverkehrsministerium ausarbeitete. Der Ingenieur sah darin eine Reihe aufsehenerregender Detaillösungen vor. So führte der Kanal nicht mehr über die Alb, sondern durch sie hindurch. Die Strecke zwischen Bad Überkingen und Ulm hätten die Schiffer nur bei künstlichem Licht zurücklegen können – in einem 25 km langen Tunnel. Bei Reichenbach und Göppingen hoben zwei Schiefe Ebenen die Schiffe jeweils um rund 100 m an.

Der große Sieger saß allerdings nicht im Filstal, sondern in München. Der Anschluss Österreichs führte 1938 in Berlin zu der Entscheidung, zur Verhüttung der reichen steirischen Erze ein großes Werk in Linz an der Donau zu bauen. Dessen Versorgung mit der Ruhrkohle musste sichergestellt werden. Also verkündete ein Reichsgesetz am 11. Mai 1938, dass der bayerische Main-Donau-Kanal bis 1945 vollendet werde. Dies verhinderte zunächst der Krieg, doch vereinbarten die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern im Duisburger Vertrag des Jahres 1966 dann endgültig die Fertigstellung der Wasserstraße. Vor kurzem wurde sie eingeweiht.

Die Regierung von Baden-Württemberg dagegen bekundete seit 1952 stets ihr Desinteresse an einem Kanal bis zur Donau. Damit hat sie sicher recht. Für den internationalen Transitverkehr reicht die Main-Donau-Verbindung vollkommen aus. Auch dem Land selbst brächte der Neckar-Donau-Kanal keinen Vorteil. Seine historisch gewachsene Wirtschaftsstruktur ist keineswegs von einem teuren Transportweg abhängig, der überwiegend dem Massengutverkehr dient. Was sie braucht, sind gute Straßen- und Schienenverbindungen. Getrost Verzichtern kann sie dagegen auf eine Wasserstraße vom Neckar zur Donau. Deren Trasse wird seit mehr als zwei Jahrzehnten überbaut. Das wird niemand bedauern, der weiß, für welch monströse Hebewerke und Kanalbrücken sie hätte freigehalten werden können.

Literatur:

Boelcke, Willi A. „Wege und Probleme des industriellen Wachstums im Königreich Württemberg“ in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte, 32. Jg. (Stuttgart 1973), S. 436 ff.

Bühler, Adolph: Über den Einfluß des Mineralkohlen-Bergbaus auf die Forstwirtschaft. Eine statistische Studie (Stuttgart 1874) = Supplemente zur Monatsschrift für Forst- und Jagdwesen, 4. Heft.

Gugenhan, Max/Eberhardtß: Die württembergischen Großschiffahrtspläne. Herausgegeben vom NeckarDonau-

Aus dem Jahrbuch 1991/92 des Heimat- und Altertumsvereins Heidenheim an der Brenz.

Kanal-Komitee (Stuttgart 1908).

Marquard, Alfred: Der wirtschaftliche Wert von Wasserstraßen in Württemberg, Diss. (Tübingen 1909).

Seidelmann, Wolf-Ingo: Der Neckar-Donau-Kanal. 200 Jahre Planung für eine Wasserstraße quer über die Alb (St. Katharinen 1988) - Beiträge zur südwestdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 6.

Zorn, Wolfgang: Handels- und Industriegeschichte Bayerisch-Schwabens 1648 - 1870. Wirtschafts, Sozial und Kulturgeschichte des Schwäbischen Unternehmertums (Augsburg 1961) = Veröffentlichungen der Schwäbischen Forschungsgemeinschaft bei der Kommission für bayerische Landesgeschichte, Reihe 1, Bd. 6.

Abkürzungen:

GP Göppingen

HDH Heidenheim

HStAst Hauptstaatsarchiv Stuttgart

StALu Staatsarchiv Ludwigsburg

StadtA Stadtarchiv

SWKV Südwestdeutscher Kanalverein

WiAst Wirtschaftsarchiv Stuttgart