

Aalener Jahrbuch

1988

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Vom Atlantik zum Schwarzen Meer

Internationale Großschiffahrtsstraße sollte durch Aalen führen

Karlheinz Bauer

Der Gedanke, den Rhein mit der Donau zu vereinigen, die beiden mächtigsten Ströme Europas durch einen Schiffahrtsweg miteinander zu verbinden, ist uralt. Schon Kaiser Karl der Große ließ 793 einen Kanalbau zur Verbindung von Main und Donau beginnen, um damit auf dem Wasserweg vom Atlantik zum Schwarzen Meer zu gelangen. Viele tausend Mann sollen an dem großen Werk gearbeitet haben. Doch wurde das Unternehmen wohl aus technischen Gründen eingestellt, später aus politischen Gründen nicht wieder aufgenommen und blieb somit unvollendet. Die bis heute erhaltene Baustrecke des Karlsgrabens („Fossa Carolina“) liegt zwischen Schwäbischer Rezat und Altmühl in der Nähe des Dorfes Graben bei Treuchtlingen (Landkreis Weissenburg/Bayern). Das nicht fertiggestellte Kanalbett, angelegt an der niedrigsten und schmalsten Stelle der Wasserscheide zwischen Main und Donau, ist 1300 m lang und 48 m breit; der fertige Einschnitt am Scheitel der Wasserscheide ist 12 m tief. Eine durchschnittlich 6–8 m breite und 2 m tiefe Wasserrinne sollte hier entstehen¹.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts wollte dann Graf Wolfgang Julius von Hohenlohe dasselbe Ziel erreichen; über die Tauber sollte eine Kanalverbindung zwischen Main und Donau erreicht werden. Doch es wird berichtet, die Politik habe das gute Konzept über den Haufen geworfen, denn es „läuft doch das gemeine Interesse der Länder gegeneinander, denn der Tauberwein würde dem Frankenwein schaden, als wie dieser dem Rheinwein, so würde sich auch das Korngeschäft in Bayern und Franken nicht vertragen“. Man befürchtete also Nachteile für Weinbau und Landwirtschaft und verhinderte somit das Kanalprojekt².

Trotzdem spukte die Idee von einer Verbindung des Rheins mit der Donau in vielen Köpfen. So sprach Johann Wolfgang von Goethe 1827 von drei großen Dingen, die er noch erleben möchte: den Bau des Suezkanals durch die Engländer, den Bau des Panamakanals durch die Amerikaner und die Herstellung eines Großschiffahrtsweges zwischen Rhein und Donau. Doch erachtete er das letztere Unternehmen als so riesenhaft, daß er an einer Ausführung zweifelte³.

In England, Frankreich und den Niederlanden hatten sich Kanäle als Verkehrswege seit langem für den Massentransport glänzend bewährt; sie trugen dort entscheidend zur Förderung der Wirtschaft bei. Unter dem Eindruck dieser Erfolge griff König Ludwig I. von Bayern (reg. 1825–1848) den historischen Traum einer Kanalverbin-

dung zwischen Rhein, Main und Donau wieder auf; dieses Vorhaben sollte von ihm realisiert werden. Allerdings stand dieses Projekt von Anfang an in der Konkurrenz mit den Eisenbahnplänen, die damals in allen deutschen Ländern heftig die Gemüter bewegten. Der Nationalökonom Friedrich List hatte schon 1824 erste Vorschläge zur Errichtung eines Eisenbahnnetzes in Deutschland erarbeitet. Ob und wie rasch sich die Eisenbahn als flexibleres und schnelleres Verkehrsmittel durchsetzen würde, war zur Zeit der Planung des „Ludwigskanals“ noch nicht recht absehbar. Trotz der Bedenken einiger weitsichtiger Verkehrs fachleute und der Zweifel an der Rentabilität des Unternehmens ließ Ludwig I. eine Aktiengesellschaft gründen und das Kanalbauprojekt, das die Finanzkraft des bayerischen Staates bei weitem überstieg, von ihr durchführen. Der Kanal wurde 1836 bei Nürnberg begonnen und 1845 vollendet. Er führte vom Main über Bamberg der Regnitz entlang, zog über Forchheim, Erlangen, Fürth nach Nürnberg und erreichte von dort über den Fränkischen Jura und Neumarkt die schiffbar gemachte Altmühl und bei Kelheim die Donau. Die ganze Länge des „Ludwigskanals“ betrug $23\frac{1}{2}$ Meilen (= rd. 175 km). Die Pläne stammten von Oberbaurat Pechmann. Die Gesamtkosten des Kanalbaus beliefen sich auf fast 10 Millionen Gulden. Die Wasserstraße besaß 101 Schleusen für Schiffe bis 120 t Tragfähigkeit und erreichte in den ersten Jahren ein Transportaufkommen bis zu 200 000 t jährlich.

Der „Ludwigskanal“ stellt eine der großartigsten technischen Unternehmungen des 19. Jahrhunderts dar. Trotzdem war das Projekt schon bei den Zeitgenossen auf vielfältige Kritik gestoßen. Tatsächlich entsprach der wirtschaftliche Nutzen des Kanals nicht den gehegten Erwartungen seiner Erbauer. Der erhoffte langfristige Erfolg blieb aus; denn als der Kanal eröffnet wurde, waren die Grundlinien eines deutschen Eisenbahnnetzes bereits gezogen. Die Eisenbahn setzte sich als das überlegene Massenverkehrsmittel der Zukunft durch⁴.

Neben den teils ausgeführten, teils nur geplanten Verbindungen des Rheins und der Donau über den Main und durch Bayern bestanden seit langer Zeit auch Bestrebungen, die verbindende Wasserstraße nach Württemberg zu verlegen. Der Schiffsverkehr hatte auf der 1713 eröffneten Neckarstrecke zwischen Cannstatt und Heilbronn erfreulich zugenommen; Marktschiffe befuhren den Strom regelmäßig in beiden Richtungen. Auch auf der Donau herrschte ab Ulm ein nicht viel geringerer, allerdings nur abwärts gehender Güterverkehr; regelmäßige Wochenfahrten beförderten Reisende und Waren nach Wien und Budapest. Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen trat immer stärker ins Bewußtsein. 1717 schrieb Prälat Breuninger von St. Georgen⁵: „Es ist bekannt, wieviel Segen schiffbare Ströme den Ländern bringen, welche sie durchfließen und wie manchen Nutzen sie schaffen, besonders zu desto bequemerer Fortsetzung der Handelsschäften, durch deren glücklichen Fortgang die Anwohner vor anderen glückselig werden. Nirgends floriert der Handel besser als wo schiffbare Ströme sind, welches man wohl an Holland und anderen Königreichen findet, die entweder am Meer liegen oder auf Strömen ihre Schiffahrten mit großem Nutzen trei-

ben . . . Was fehlt dem edlen Württemberger Land, das den edelsten Weinbau und herrliches Getreide hat? Nichts als nur ein schiffbarer Strom, daß es seine Waren füglicher ausführen und Handlung treiben könnte.“

Aus Sorge um die Wohlfahrt seines Landes ließ Herzog Friedrich II., der spätere König Friedrich I. von Württemberg 1802 drei Entwürfe fertigen, nach denen über die Flüsse Rems, Kocher und Brenz die Donau mit dem Neckar und dem Rhein verbunden werden sollte. Die Kriege im Zeitalter Napoleons vereiteln jedoch die praktische Ausführung⁶.

Auch in den 1830er Jahren wurden unter der Regierung König Wilhelms I. von Württemberg Pläne erwogen, nicht nur den Neckar (über Rems, Kocher und Brenz) mit der Donau und diese mit dem Bodensee zu verbinden, sondern das ganze Land mit Schiffahrtskanälen zu durchziehen⁷. So hatte sich der um die süddeutsche Baumwolleindustrie sehr verdiente Kommerzienrat Gottlieb Meebold in Heidenheim eifrig bemüht, das Interesse von Handel und Industrie für den Bau billiger Wasserstraßen wachzurufen. Er ließ aus eigenen Mitteln durch einen englischen Ingenieur die Möglichkeit eines schiffbaren Kanals von der Brenzmündung in die Donau bei Ulm, durch das Brenz- und Kochertal bis zur Kochermündung in den Neckar bei Kochendorf untersuchen. Die Untersuchung fiel sehr günstig aus. Doch Württemberg konnte ein solches Werk allein nicht ausführen, und eine Aktiengesellschaft fand sich in einer Zeit, in der die Industrie noch in den Anfängen lag, nicht zusammen⁸.

Noch ein weiterer Grund ließ die um 1830 aufkeimenden Planungen für den Bau von Wasserstraßen scheitern. Die damals in Württemberg einsetzenden Diskussionen um die Eisenbahn standen hauptsächlich unter dem Einfluß der positiven Erfahrungen, die man im England mit diesem völlig neuartigen Beförderungsmittel bereits gemacht hatte. Die Vorteile, die man sich nun vom Schienenweg versprach, ließen den Bau von Wasserstraßen plötzlich als veraltet erscheinen. Eine Sonderkommission hatte die Probleme einer Kanalverbindung zwischen Neckar, Donau und Bodensee geprüft, befürwortete aber 1834 den Bau einer Eisenbahn von Stuttgart durch die Täler von Rems, Kocher und Brenz nach Ulm und von da einer projektierten Kanallinie folgend an den Bodensee. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten nahm, nicht allein in Württemberg, der Eisenbahnbau das gesamte Interesse und die ganze finanzielle Leistungskraft der öffentlichen Hand voll in Anspruch. Die überaus fruchtbaren Impulse, welche damals in entscheidenden Jahren von der Eisenbahn auf die rasch einsetzende und stürmisch verlaufende Industrialisierung des Landes ausgingen, sind auch unbestritten⁹.

Der mächtige Aufschwung, den die württembergische Industrie nach dem Eisenbahnbau allenthalben nahm, ließ die alten Großschiffahrtspläne bald zur historischen Episode werden. In der Beschreibung des Oberamts Aalen von 1854 verdiente immerhin der Hinweis eine Erwähnung, „daß der Albeinschnitt zwischen Brenz und Kocher wiederholt schon den Gedanken erweckt hat, hier eine Kanalverbindung zwischen

Donau und Rhein zu bewerkstelligen; wie denn auch vor einigen Jahrzehnten über die Verbindung des Kochers und der Brenz (also mittelbar des Neckars und der Donau) Untersuchungen gepflogen wurden“¹⁰. Auch das „Königreich Württemberg“, eine 1884 erschienene Beschreibung von Land, Volk und Staat, würdigte die Kanalpläne nur noch eines einzigen Satzes: „Wegen Herstellung künstlicher Wasserstraßen ist es bei verschiedenen von König Wilhelm in den 1820er und 30er Jahren angeregten Projekten einer Kanalverbindung zwischen Donau und Bodensee sowie Bodensee und Neckar geblieben.“¹¹ Um so ausführlicher rühmte derselbe Band „das neue Verkehrsmittel der Eisenbahn . . . , welches . . . die Güterbewegung von der Gebundenheit an Meere und Ströme zu befreien und über bisher weglose Länderstrecken und Gebirge den regsten materiellen wie geistigen Austausch einzuleiten begann, und welches in seinen kaum erst ein halbes Jahrhundert umspannenden, immer weitere Gebiete ergreifenden Wirkungen eine so gewaltige Umwälzung und Steigerung des gesamten wirtschaftlichen und Kulturlebens herbeigeführt hat, wie noch kein Zeitalter zuvor sie gesehen“¹².

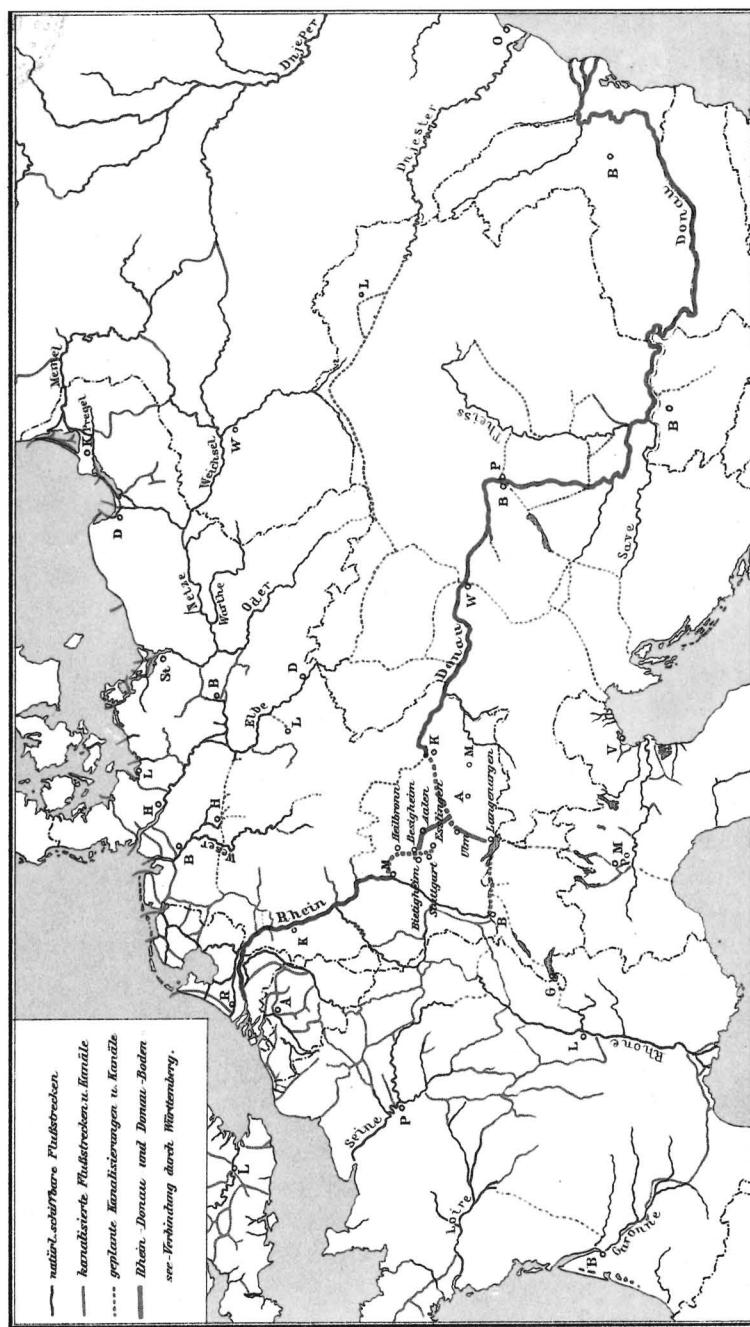
Wachstum und Expansion stellten die süddeutsche Industrie seit den 1880er Jahren vor neue Probleme. Es galt, neue Absatzgebiete zu suchen, den Umsatz außerhalb des Landes zu verstärken, die Betriebskosten zu senken und die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Als mögliche neue Absatzmärkte sah man vor allem die Donauländer und Balkanstaaten. Doch ließen sich die gewerblichen Produktionsgüter wegen der hohen Transportkosten nach fernen Ländern nur schwer mit Gewinn verkaufen. Die Gütertarife der Eisenbahn stellten sich trotz größerer Ermäßigungen für Massengüter wesentlich höher als die Wasserfrachtsätze. In manchen Gegenden betrug die Eisenbahnfracht das Achtfache der Wasserfracht. Manche Industriezweige konnten daher über weite Entfernungen gar nicht exportieren, wenn ihnen kein Wasserweg zur Verfügung stand. Die gewaltigen Fortschritte, welche die Industrialisierung in ihren ersten Jahrzehnten gemacht hatte, verlangten nach billigen Transportwegen. Auch auf diesem Gebiet waren andere Länder der Entwicklung in Württemberg vorausgeeilt. England, Frankreich, Belgien, die Niederlande und zum Teil auch der Norden Deutschlands besaßen schon länger Kanäle und zogen aus ihnen unendliche wirtschaftliche Vorteile¹³.

Die Kunde von Kanalneubauten in Frankreich als einer friedlichen Revanche für Waterloo und Sedan blieb nicht ohne Folgen für Württemberg. Schon 1883 hatte Baurat Hocheisen im Verein für Baukunde in Stuttgart den Plan eines schiffbaren Kanals von der Donau durch das Brenz-, Kocher- oder Remstal zum Rhein in einem Vortrag behandelt und wärmstens empfohlen¹⁴. Der Stuttgarter Ingenieur Hans Moser brachte sodann 1888 die Idee einer Kanalverbindung zwischen Donau und Rhein wieder ins Gedächtnis der Öffentlichkeit. Ausgehend von den schlechten Erfahrungen, die man in Bayern mit der beschränkten Leistungsfähigkeit des Ludwigskanals gemacht hatte – auf diesem Kanal konnten nur kleine Schiffe mit wenig Tragkraft fahren –, schlug Mo-

ser vor, einen Kanal von der Donau durch das Brenz- und Kochertal an den unteren Neckar zu führen. Dabei seien viel weniger technische und Geländeschwierigkeiten zu überwinden als seinerzeit beim Bau des Ludwigskanals; auch bekäme das württembergische Kanalprojekt durch die beiden genannten Täler keine größere Länge als sein bayerisches Vorbild. Außerdem lägen die Quellen der Brenz und des Kochers ganz nahe in einem Tal zusammen, nur durch eine niedere Wasserscheide getrennt, die am höchsten Punkt kaum 15 m beträgt. Die Brenzquelle liefere in der Sekunde 1200 Liter Wasser, die Kocherquelle 900 Liter; dazu kämen während ihres Laufes zahlreiche Zuflüsse von Quellen und Bächen. Bei so günstigen Voraussetzungen, so argumentierte Hans Moser, dürften Wichtigkeit und Vorteile dieser Wasserstraße für Handel, Industrie und Landwirtschaft einleuchtend sein¹⁵.

Eile schien geboten. Schon 1889 veröffentlichte der Handels- und Gewerberat in Donauwörth eine Denkschrift, in welcher der Schriftsteller Otto von Breitschwert zur Bildung eines Interessentenvereins aufrief, der die Herstellung einer Ketten Schiffahrt von Regensburg bis Donauwörth und eines schiffbaren Kanals von Donauwörth über Nördlingen und Rothenburg ob der Tauber bis Wertheim am Main betreiben sollte. Damit suchte man in Bayern den württembergischen Plänen zuvorkommen. Der Hinweis, daß Wasserbauvorhaben beim hohen Stand der Technik lediglich Geldfragen seien, zielte auf eine rasche Anknüpfung des Donauhandels an den Rheinverkehr im Interesse besserer internationaler Handelsbeziehungen¹⁶.

In Württemberg wurde unterdessen von privater Seite die Werbetrommel gerührt, daß ein schiffbarer Kanal zu einer Lebensfrage für das ganze Land geworden sei. Man hoffte, daß bei einer rührigen privaten Initiative Regierung und Landstände dieses Themas nicht länger unbeachtet lassen könnten¹⁷. Spontan leisteten Firmen, Banken, Kommunen und Privatpersonen erste namhafte Spenden zu den Kosten der Ausarbeitung des Projektes eines Donau-Neckar-Rhein-Kanals¹⁸. Auch der Aalener Drahtstiftfabrikant Simon erscheint mit 6 Mark auf der frühen Spenderliste¹⁹. Im März 1890 erreichte das Stadtschultheißenamt Aalen ein Handschreiben des Ingenieurs Hans Moser, eines der Hauptakteure des Kanalbaugedankens, in dem er um eine finanzielle Beteiligung der Stadt nachsuchte²⁰. Die bürgerlichen Kollegien lehnten diesen Antrag am 26. März 1890 ab, „da die Unterstützung solcher Unternehmungen Sache des Staates und des Reiches“ sei²¹. Auch ein erneuter Vorstoß Mosers blieb erfolglos. Er führte ins Feld, die an der projektierten Kanalbaulinie liegenden Städte und Landorte hätten Geldbeiträge eingesendet, nur die Stadt Aalen, die doch ein Hauptinteresse an der Sache haben müßte, sei zurückgeblieben²². Die anschließende Beratung führte die bürgerlichen Kollegien am 12. November 1890 zu dem Beschuß, „einen Beitrag zu diesem aussichtslosen Projekt nicht zu verwilligen“. Es wurde sehr in Zweifel gezogen, ob dieses Vorhaben jemals verwirklicht würde. Auch die hohen Baukosten, die Abfindung der Wasserwerkbesitzer, der oft geringe Wasservorrat und die Konkurrenz, wel-



93 Die Wasserstraßen Mitteleuropas

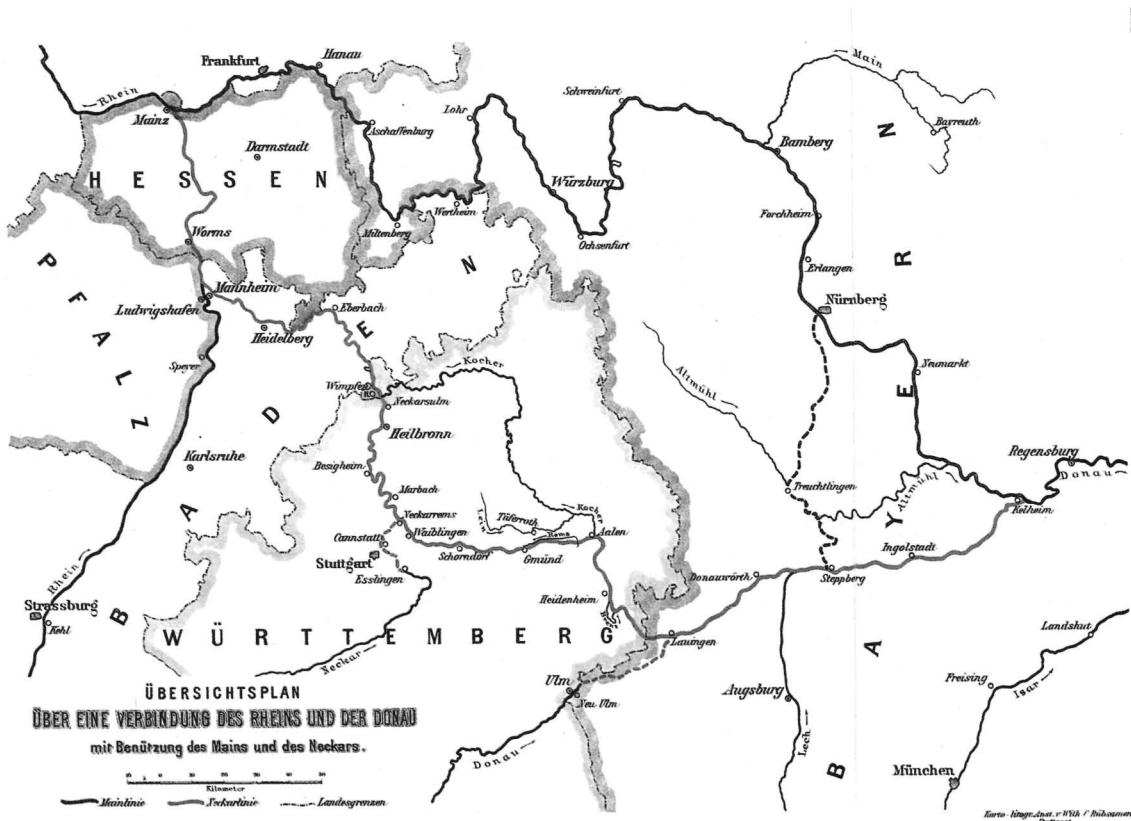
che damit der Eisenbahn gemacht wird, erschienen den Stadtvätern als gewichtige Gründe, sich dieser Planung fernzuhalten²³.

Indessen rückten die privaten Initiatoren und Interessenten der württembergischen Kanalbauidee enger zusammen. 1897 gründete der Stuttgarter Großindustrielle Dr. von Jobst das Komitee für die Hebung der Neckarschiffahrt. Dieses gab im Jahre 1900 eine Denkschrift heraus, die auf den 1898 erstatteten Gutachten des Bauamtmanns Specht und des Oberbaurates von Schaal gründete²⁴. Danach sollte der Neckar, auf dem bisher Kettenschiffahrt betrieben wurde, kanalisiert, d. h. sein Wasserspiegel durch Wehrbauten und Stauanlagen gehoben und seine Sohle streckenweise so vertieft werden, daß er für Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 600 t passierbar würde.

Unter dem Eindruck der großzügigen Kanalplanungen in Frankreich, Österreich, Preußen, Baden und Bayern sowie der steigenden Kosten des Gütertransports bei der Eisenbahn sah sich auch die württembergische Regierung genötigt, dem Ausbau ihrer Binnenschiffahrt eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Im Jahre 1900 ließ sie genaue Pläne für einen Großschiffahrtsweg auf dem Neckar von Mannheim bis Esslingen ausarbeiten. Außerdem wurde 1903 das hydrographische Bureau der Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau beauftragt, ein Gutachten zu erstellen, ob sich im Anschluß an den kanalisierten Neckar eine spätere Verbindung des Rheins mit der Donau bewerkstelligen lasse.

Für die Verbindung des kanalisierten Neckars mit der Donau kamen nach dem Urteil der Fachleute nur die Täler von Rems, Kocher und Brenz in Betracht, weil sie alle nur durch unbedeutende Wasserscheidehöhen voneinander getrennt sind. Die Kanallinie sollte bei Neckarrems vom Neckar abzweigen und dem linken Remsufer bis Waiblingen folgen, dort die Rems kreuzen und bis oberhalb Schorndorf dem rechten Ufer entlang gehen. Nach Übersetzung des Schornbach- und Wieslauftals sollte sie bei Oberurbach die Rems zum zweitenmal kreuzen und von dort teils auf dem linken Ufer, teils (durch die Städte Lorch und Gmünd) im bestehenden Remsbett weiterführen. Oberhalb von Gmünd wird das Remstal zu eng und zeigt ein zu starkes Gefälle, auch versperren einige Ortschaften den Weg. Deshalb sollte der Kanal oberhalb von Gmünd auf dem linken Talhang bei Oberbettringen geführt werden und von dort auf der Vorterrasse der Alb am Fuße des Rosensteins weiterziehen, bis er unterhalb des Bahnhofs Essingen erneut ins Remstal gelangt. Die westöstliche Richtung des Remstals würde von dem Kanal auch in der Fortsetzung durch das Tal der Aal, in das er hinter Essingen eintrate, beibehalten. Erst bei Aalen sollte die Kanallinie in scharfem Bogen nach Süden umbiegen und zwischen Oberkochen und Königsbronn die europäische Wasserscheide durchfahren. Von Königsbronn ab sollte die Linie dem Brenztal bis Herbrechtingen in nordsüdlicher Richtung und von da in Richtung Südosten bis ins Donautal folgen, das in der Nähe von Lauingen erreicht würde. Die Gesamtlänge des Kanals war auf 115 km beziffert.

Die Höhenunterschiede sollten entlang der gesamten Strecke durch 23 Staustufen



94 Übersichtsplan über eine Verbindung des Rheins und der Donau

(Hebewerke und Schleusen) bewältigt werden. Ein Hebework war unweit des Bahnhofs Essingen vorgesehen. Von dort, eingetieft in das Grundwasser des Remstals, sollte der Kanal auf die 25 m höher gelegene Wasserscheide zwischen Rems und Aal steigen. Die weitere Streckenführung war nicht in der Talsohle der Aal, sondern dem rechtsseitigen Talhang (Brauner Jura) entlang, unterhalb des Aalbäumles und am Burgstall vorbei, geplant. Mit der dadurch gewonnenen Höhe hätte der Kanal die Stadt Aalen (bezogen auf die Höhenmarke am Bahnhof) etwa 30 m unter sich liegen gelassen und bei Unterkochen die Talsohle des Kochers erreicht. Dort wären die Schiffe durch ein Hebework wieder um 20 m gehoben worden. Ein weiterer Hub von 16 m bei Oberkochen hätte schließlich die Scheitelhöhe zwischen Kocher und Brenz vermittelt.

Diese bereits sehr detaillierten Planungen erregten ob der guten Aussichten, welche sie eröffneten, überall großes Interesse. 1904 wurde unter Beiziehung von Vertretern aus Baden und Hessen das Neckar-Donau-Kanal-Komitee gegründet. Bereits 1908 veröffentlichte es eine umfangreiche Denkschrift über die württembergischen Großschiffahrtspläne, bearbeitet von Baurat Gugenthaler und Regierungsbaumeister Eberhardt²⁵. Im wesentlichen beruhte diese Studie auf den eingehenden technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen, die schon seit 20 Jahren von namhaften Fachleuten des Wasserbaus angestellt worden waren. Zunächst ging es darum, die Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn voranzutreiben. Dies sollte ein erster Schritt zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse des ganzen Landes sein, um es im Wettbewerb mit seinen Nachbarländern zu stärken. Über die zweckmäßigste Kanallinie als Verbindung des Neckars mit der Donau ließ die Denkschrift keinen Zweifel aufkommen: „Sie wird bei Neckarrems vom Neckar abzweigen, an den Städten Waiblingen, Schorndorf, Gmünd, Aalen, Heidenheim und Giengen vorbeiführen und unterhalb der württembergisch-bayerischen Landesgrenze bei den Orten Brenz und Sontheim in den längs der Donau geplanten Seitenkanal einmünden.“ Als ein weiteres Ziel wurde eine Schiffahrtsstraße von der Donau zum Bodensee gesehen²⁶.

Die Reichsgesetzgebung hatte erstmals 1911 die Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn angesprochen. Außerdem forderte der Verband Württembergischer Industrieller 1913 mit Nachdruck, die Schiffbarmachung des Neckars unverzüglich in Angriff zu nehmen. Der Beginn des Ersten Weltkrieges (1914–1918) ließ zwar solcherlei wirtschaftliche Fragen in den Hintergrund treten, machte aber auch den Mangel eines einheitlichen Verkehrswesens, insbesondere eines ausgebauten Binnenwasserstraßennetzes deutlich. Als bekannt wurde, daß Bayern beschlossen hatte, den Rhein-Main-Donau-Kanal nunmehr auszuführen, fanden sich Württemberg, Baden, Hessen und die Rheinpfalz zu einem geschlossenen Vorgehen zusammen. Der Südwestdeutsche Kanalverein wurde 1916 aus der Taufe gehoben. Er bezweckte „die Verbindung von Rhein und Donau durch Herstellung unmittelbarer Großschiffahrtswege zwischen Rheinpfalz–Baden–Hessen–Württemberg und Bayern. In erster Li-

nie gehört hierzu der Großschiffahrtsweg auf dem Neckar gemäß dem Reichswasserstraßengesetz vom 24. Dezember 1911, die Weiterführung dieses Schiffahrtswegs bis zur Donau, die Herstellung eines Großschiffahrtswegs auf der Donau bis Ulm und dessen Weiterführung von Ulm über den Bodensee zum Rhein.“ Dieser Verein war durch eine breite Mehrheit der südwestdeutschen Industrie und der Städte getragen. Auch die Stadt Aalen zählte von Anfang an zu seinen Mitgliedern²⁷.

Schon in der Vorkriegszeit hatte man erkannt, daß der Austausch von Massengütern auf großen Wasserstraßen eine Vorbedingung für die Weiterentwicklung der Volkswirtschaft ist. Diese Ansicht haben die Erfahrungen des Ersten Weltkrieges, vor allem im Blick auf den künftigen Aufbau des Wirtschaftslebens gefestigt. Aber auch die Ansprüche an die Leistungsmöglichkeit der Binnenschiffahrt hat der Krieg ganz erheblich gesteigert. Nachdem auf dem Rhein inzwischen schon häufig Schiffe mit 1500 t und mehr Tragfähigkeit verkehrten, kam für die Verbindung von Rhein und Donau die Forderung auf, daß sie Schiffe von mindestens 1200 t Last zuläßt, wie sie auch in Bayern für den Main in Aussicht genommen waren. Da der Kanal durch das Remstal nur für Schiffe mit 600 t ausgebaut werden sollte, ließ der Südwestdeutsche Kanalverein untersuchen, ob der kürzeste und leistungsfähigste Weg zur Donau nicht besser durch das Filstal von Plochingen über Geislingen bis Ulm zu führen wäre. Der Kanallinie durch das weite, gestreckt verlaufende Filstal stellte sich zwar die Barriere des Nordtraufs der Schwäbischen Alb entgegen. Doch sollte durch die Albstufe zwischen Geislingen und Ulm ein etwa 20 km langer Tunnel gebrochen werden. Technische Schwierigkeiten wurden bei dieser Tunnellösung nicht gesehen; man erinnerte an entsprechend kühne Tunnelbauten für die Eisenbahnstrecken in den Alpen²⁸.

Die Filstal-Variante einer Kanalführung vom Neckar zur Donau kam seit 1917 sehr stark in die öffentliche Diskussion. Man argumentierte, daß bei der Planung einer Wasserstraße durch die Täler von Rems, Kocher und Brenz von einer Jahreskapazität von 600 000 t (bis maximal 1 Million t) im Güterverkehr ausgegangen wurde. Die starke Entwicklung des württembergischen Wirtschaftsgebietes lasse jedoch nach Ausbau des Neckarkanals bis Stuttgart einen Anfangsverkehr von 2,5 Millionen t jährlich erwarten. Dafür bereite bei der Rems-Brenztal-Linie die notwendige Wasserbeschaffung außergewöhnliche Schwierigkeiten. Außerdem sei der Weg durch das bereits stark bebaute Remstal nur unter unverhältnismäßig höherem Kostenaufwand möglich, da mehrere bereits bestehende Siedlungen, Industrieanlagen und Brücken beseitigt werden müßten. Der hauptsächliche Grund für den Stimmungsumschwung war jedoch, daß bei der Kanalführung durch das Rems- und Brenztal das ausgedehnte Industriegebiet im Neckartal zwischen Neckarrems und Plochingen sowie Göppingen und Geislingen nicht erfaßt worden wäre. Die Industrie des Großraums Stuttgart drängte auf einen beschleunigten Ausbau eines Neckarkanals von Heilbronn bis Plochingen. Der Großindustrielle Robert Bosch hatte schon 1916 mit seiner Kanalstiftung dem Königreich Württemberg 13 Millionen Mark für die Schiffbarmachung

des Neckars zur Verfügung gestellt. Diese Millionenzuwendung legte Regierung und Kanalverein fest, eine Kanalisierung des Neckars bis Plochingen als gegeben aufzufassen.

Die lebhafte Propaganda, mit welcher eine Fortführung des Neckarkanals durch das Filstal mit Albdurchstich und Verbindung mit der Donau bezeichnet wurde, ließ die Verantwortlichen an Rems, Kocher und Brenz aus ihrer bisherigen Reserve heraustreten. Auf Anregung einiger Landtagsabgeordneten und der Handelskammer Heidenheim nahmen die Schultheißen bzw. Bürgermeister der Anliegerstädte Verbindungen untereinander auf. In Aalen fand am 19. August 1917 im damaligen evangelischen Vereinshaus (Olgastraße, heute Wilhelm-Zapf-Straße) eine öffentliche Versammlung statt, bei welcher der Geschäftsführer des Südwestdeutschen Kanalvereins in einem Vortrag die Projekte für den Rhein-Donau-Kanal behandelte. Er forderte, alle Pläne müßten aus wirtschaftlichen Gründen auf das 1200 t-Schiff umgearbeitet werden, dessen Inhalt 120 vollbeladene Eisenbahnwagen umfaßt. Die Versammlung faßte die Entschließung, Regierung und Stände mögen bei der Kanalplanung „ohne Begünstigung einzelner Landesteile durch Württemberg den Weg wählen, der in unparteiischer Würdigung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse als der beste anerkannt wird“.

Bereits im Juli 1917 war die private Firma Grün und Bilfinger AG in Mannheim vom Südwestdeutschen Kanalverein beauftragt worden, Entwürfe für einen Großschiffahrtsweg vom Neckar zur Donau mit dem Ausgangspunkt Plochingen auszuarbeiten. Die Fachleute fanden zwei Möglichkeiten: zum einen den Weg durch das Filstal mit Abzweigung oberhalb Göppingen in das Krummtal, unter dem Rechberg hindurch in das Remstal, sodann an Gmünd vorbei über Aalen und durch das Brenztal zur Donau; zum anderen den Weg entlang dem Filstal bis Geislingen, sodann den Aufstieg auf die Hochfläche der Alb, an Lonsee und Westerstetten vorbei mit Abstieg bei Ulm ins Donautal. Der Bau eines Tunnels von mindestens 20 km Länge durch die Alb bei Geislingen wurde wegen großer Betriebsnachteile (lange Wartezeiten an den Tunnelmündungen und Ausweichstellen, Nebelbildungen im Innern des Tunnels und an den Tunnelmündungen, Gefahren beim Leckwerden und Sinken eines Schiffes im Innern des Tunnels) und zu hoher Kosten nicht mehr in Betracht gezogen. Nach dem Ausweis der Sachverständigen schien der Weg über Geislingen der technisch günstigste zu sein. Mit Hilfe einer Schleusentreppe (28 Schleusen) wollte man den Albaufstieg entlang der Geislanger Steige und den Abstieg ins Donautal bei Ulm bewältigen. Nachhaltig bestimmte diese Idee die Diskussion bei der Tagung des Südwestdeutschen Kanalvereins, die am 26. Juni 1918 in Stuttgart stattfand.

Der für Deutschland ungünstige Ausgang des Ersten Weltkrieges brachte die Gefahr, daß die betrübliche Finanzlage nicht nur das Kanalprojekt scheitern, sondern gar an den Bau eines Schmalspurkanals mit zu kleinen Abmessungen denken lassen könnte. Besorgt suchte der Kanalverein seine Mitglieder zu einer Protesthaltung zu veranlassen.

sen. Auch die bürgerlichen Kollegen in Aalen gaben am 27. Februar 1919 ein eindeutiges Votum dafür ab, den Rhein-Donau-Kanal unbedingt in solchen Abmessungen zu bauen, daß er den Durchgangsverkehr von 1200 t-Schiffen ungehindert aufnehmen kann. Sparsamkeit dürfe nicht dazu führen, großzügige Projekte zu unterbinden. Dem an Rohstoffen armen Land sei im übrigen mit einem Stichkanal bis Plochingen nicht gedient. „Wir brauchen nicht nur einen württembergischen Landeskanal, sondern eine große, leistungsfähige Durchgangswasserstraße, eine Verbindung zwischen Rhein und Donau, zwischen Nordsee und Schwarzen Meer.“²⁹ Vom Hüttenwerk Wasseralfingen kam außerdem der Gedanke ins Spiel, daß die inzwischen auf Halden gestapelten Braunerzvorräte wegen Kohlenmangel seit längerer Zeit nicht mehr in Wasseralfingen selbst verhüttet werden können. Wenn diese Erze eines Tages zur Verhüttung zur Gutehoffnungshütte nach Oberhausen verbracht werden müßten – was dann später auch eintrat –, so würde sich das Kanalvorhaben in einem neuen Lichte darstellen³⁰. Seit 1920 gehörte der Aalener Oberbürgermeister Friedrich Schwarz dem Großen Ausschuß des Südwestdeutschen Kanalvereins an.

Durch die neue Reichsverfassung von 1919 waren Herstellung und Betrieb der Wasserstraßen Sache des Reiches geworden. Mit Beschuß vom 27. April 1920 beschloß die Nationalversammlung den Bau des Neckarkanals von Mannheim bis Plochingen. Auf Vorschlag des Reichsverkehrsministeriums wurde 1921 unter Beteiligung des Reiches, der Uferstaaten Württemberg, Baden und Hessen sowie des Südwestdeutschen Kanalvereins die Neckar-Aktiengesellschaft gegründet; ihre Aufgabe sollte der Ausbau und die Finanzierung des großen Vorhabens sein. Das Bauprogramm sah die Herstellung der Schiffahrtsstraße von Mannheim bis Plochingen mit Einschluß von 24 Wasserkraftwerken innerhalb von 12 Jahren (bis 1933) vor. Danach war an die Weiterführung des Projekts mit den Teilstrecken Plochingen–Geislingen, Geislingen–Ulm und Ulm–Bodensee vorgesehen. In besonderen Filmvorführungen wurde in der Öffentlichkeit für das Bauvorhaben geworben. In Aalen lief der „Kanalfilm Rhein–Neckar–Donau“ am 3. August 1921 im Union-Theater.

Die bald darauf einsetzende Wirtschaftskrise und Inflation ließ die Planungen einstweilen zurücktreten. Am 14. November 1924 wurde auf einer erneuten Tagung des Kanalvereins eine Entschließung gefaßt, die Regierungen und Volksvertretungen zu bitten, „mit aller Energie, so rasch als möglich und ohne Unterbrechung den begonnenen Ausbau der Neckarwasserstraße vom Rhein zur Donau durchzuführen“. Doch unter dem Druck der Finanznot ging der Kanalbau in den folgenden Jahren nur äußerst schleppend voran. Viele Mitglieder des Kanalvereins gaben die Hoffnung auf und traten aus.

Einen neuen Auftrieb erhielt die Kanalfrage nach dem Regierungswechsel von 1933, der „Machtergreifung“ der NSDAP. Größte Anstrengungen wurden von allen Seiten unternommen, die hohe Arbeitslosenziffer zu senken und die darniederliegende Wirtschaft anzukurbeln. Schon im März 1934 rief der Aalener Arbeitsamtsdirektor Müller

„zum neuen Großangriff in der Arbeitsschlacht“ auf: „Um den Ausbau einer Wasserstraße vom Neckarkanal über die Rems zum Kocher, zur Brenz und zur Donau, von der in einem früheren Jahrzehnt die Rede war, ist's still geworden. Wäre diese Wasserstraße nach Ulm, vorbei an den Industriestädten Schorndorf, Gmünd, Aalen und Heidenheim nicht ein wertvolles Seitenstück zur großen Autostraße Stuttgart–Ulm? Jedenfalls würde ein derartiges Werk Arbeitsgelegenheit für viele Jahre geben.“ Obwohl Müllers Anregung in Aalen selbst und in den Nachbargemeinden freudig begrüßt wurde, signalisierte ihm der Südwestdeutsche Kanalverein, daß die amtlichen Stellen eine Rems-Brenztal-Linie nicht mehr weiter verfolgen, sondern die Linienführung des Kanals zunächst bis Plochingen als endgültig festgelegt hätten. Als Dr. Karl Schübel am 23. März 1935 sein Amt als neuer Bürgermeister in Aalen angetreten hatte, übergab ihm der Leiter des Arbeitsamts die angefallenen Akten; er ging davon aus, daß das neue Stadtoberhaupt die Angelegenheit weiterverfolgen werde.

Inzwischen war am 28. Juli 1935 die Neckarkanalstrecke Mannheim–Heilbronn feierlich eröffnet worden. Nach den Zusagen der Reichsregierung durfte der weitere Ausbau bis Plochingen als gesichert gelten. Zwei große Tagungen am 8. Mai 1936 in Stuttgart und am 3. Dezember 1936 in München lenkten nun die Blicke auf den Ausbau der oberen Donau zwischen Ulm und Regensburg. Dieses Projekt einer Großschiffahrtsstraße wurde für planreif erklärt; man sah darin die Grundlage für eine großzügige „Aufsiedlung“ weiter Gebiete.

Schon am 21. Dezember 1936 fand im Aalener Rathaus eine Versammlung statt, zu der Dr. Schübel die Bürgermeister aller Anliegergemeinden an Rems, Kocher und Brenz, die Vertreter der Industrie- und Handelskammern Heidenheim und Gmünd sowie die Aalener Repräsentanten von Behörden, Partei und Gemeinderat eingeladen hatte. Ausgangspunkt seiner Initiative war, die Frage des Durchgangskanals vom Rhein zur Donau neu zu überdenken, nachdem die Linienführung in absehbarer Zeit endgültig entschieden werden soll. Bürgermeister Dr. Schübel führte aus: „Der Stand der süddeutschen Wasserstraßenpläne wurde bisher vorwiegend von Stuttgart und von Ulm dargestellt. Es schien, als ob die Planung so gut wie fest liegt. Es ist nun aber so, daß der Neckarkanal bis Heilbronn geführt ist und die Weiterführung des Kanals bis Stuttgart, evtl. auch bis Plochingen geplant ist. Dann soll die obere Donau von Ulm an kanalisiert werden. Man hofft, daß dann die Verbindung Plochingen–Geislingen–Ulm unabweisbar würde. Es scheint aber, daß dieser Linienführung erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen. Es besteht sogar die Gefahr, daß schließlich einmal, selbst wenn der Kanal bis Plochingen geführt und die obere Donau von Ulm abwärts kanalisiert ist, das Zwischenstück nicht ausgeführt werden kann. Auf diese Weise würde aber eine Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau nicht möglich sein. Es gilt deshalb, auf die natürliche Verbindung zwischen Rhein und Donau über das Rems-, Kocher- und Brenztal hinzuweisen.“ Gerade um diese Kanalführung war es in der öffentlichen Diskussion recht still geworden. Bürgermeister Dr. Schübel suchte deshalb

die interessierten Gemeinden und Wirtschaftskreise an Rems, Kocher und Brenz für diese Lösung zu mobilisieren. Außerdem sollten die natürlichen Verkehrsmöglichkeiten neu in das Blickfeld fachmännischer Betrachtung gerückt werden, d. h. für eine Durchquerung der Schwäbischen Alb kämen nur die ohne nennenswerte Wasserscheiden zusammenhängenden Täler von Rems, Kocher und Brenz in Betracht. Bei dieser Tagung wurde eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, der unter dem Vorsitz von Bürgermeister Dr. Schübel als Mitglieder angehörten: Oberbürgermeister Dr. Meier (Heidenheim), Oberbürgermeister Konrad (Schwäbisch Gmünd), Bürgermeister Diebold (Waiblingen), Regierungsrat Schöffel (Wasseralfingen) und Direktor Dr. Hahn (Heidenheim). Ein sachverständiger Berater wurde in Oberbaurat Dr. Groß (Stuttgart) gefunden; neben der erforderlichen Sachkenntnis verfügte er über weitverzweigte Beziehungen. Schon bald entfaltete die neue Arbeitsgemeinschaft lebhafte Aktivitäten. Zunächst galt es, an höherer Stelle Bundesgenossen für die Einsicht zu gewinnen, daß die von ihr vorgeschlagene Kanalführung „die natürlichste, billigste und volkswirtschaftlich einzig richtige ist“. In einer Eingabe an Reichsstatthalter Wilhelm Murr wurde ein Mißtrauen gegenüber dem Südwestdeutschen Kanalverein geäußert, weil dieser stets einseitig das Kanalprojekt Plochingen–Geislingen–Ulm als die überlegene Lösung propagiert habe. Damit seien andere Planungen zwangsläufig in Vergessenheit geraten. Die Arbeitsgemeinschaft erreichte immerhin, daß die Neckar-Strombaudirektion vom Reichsstatthalter den Auftrag erhielt, die Linienführung durch das Gebiet von Rems, Kocher und Brenz mit 1200 t-Schiffen zu prüfen und ein Projekt darüber auszuarbeiten. Dem Südwestdeutschen Kanalverein, dem der Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Strölin vorstand, wurde sogar von übergeordneter Stelle aus nahegelegt, sich künftig neutraler zu verhalten und die starke Propaganda für den Bau des aufwendigen Albbasistunnels bei Geislingen, der erneut stark im Gespräch war, zu bremsen. Wichtig erschien allen Verantwortlichen, den Trassenstreit nicht in der Öffentlichkeit auszutragen. Vielmehr sollte die technisch beste und praktikabelste Lösung eines Wasserweges durch Württemberg gefunden und den massiven Bemühungen Bayerns um den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals entgegengesetzt werden, um so dem Nachbarland wirksam den Rang abzulaufen. Das Gutachten der Neckar-Strombaudirektion, das Direktor Dr. Conz im Juli 1937 vorlegte, fiel nicht ganz zur Zufriedenheit der Anliegerstädte von Rems, Kocher und Brenz aus. Der Gutachter war ein Anhänger der Kanalführung über Geislingen; er argumentierte, daß „die verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Belange Württembergs mit zweifellos berechtigten Gründen“ den Neckarkanal in die industriereichen Gebiete bis Plochingen erfordern, daß die Stadt Ulm wegen des Anschlusses zum Bodensee nicht außer Acht gelassen werden darf und das Wasservorkommen im Bereich eines Überlandkanals von Plochingen nach Ulm günstiger sei als in den Tälern von Rems, Kocher und Brenz.

Eine grundlegende Wendung in der strittigen Kanalfrage brachte 1938 der Anschluß

Österreichs an das Deutsche Reich. Der beschleunigte Ausbau einer durchgängigen Wasserstraße erschien der Reichsleitung geboten. Die bisher diskutierte Parallelität des Baus zweier Schifffahrtswege Neckar–Donau (durch Württemberg) und Main–Donau (durch Bayern) wurde auf Reichsebene aufgegeben. Durch Reichsgesetz wurde bestimmt, daß die Verbindung der Ströme Rhein und Donau über den Main hergestellt wird. Dieses Projekt sollte zügig vorangetrieben und bis zum Jahre 1945 fertiggestellt sein. Gleichzeitig war geplant, die Donau bis zur Grenze unterhalb von Wien als Reichswasserstraße auszubauen. Die nationalsozialistische Propaganda feierte diesen großdeutschen Schifffahrtsweg als Markstein ihres wirtschaftlichen Aufbauprogramms. Der Beauftragte für den Vierjahresplan, Generalfeldmarschall Hermann Göring, betonte, dieser Großschifffahrtsweg zwischen Rhein und Donau werde 7 Jahre Arbeit für 30 000 Menschen bringen.

Im Rathaus in Aalen fand am 22. Juli 1938 eine Tagung der regionalen Arbeitsgemeinschaft statt, bei der man sich Klarheit über das weitere Vorgehen machte. Bürgermeister Dr. Schübel wies darauf hin, daß sich nach dem Anschluß Österreichs die wirtschaftliche Grundlage der süddeutschen Kanalpläne verschoben hat. Die Entscheidung zugunsten einer Kanalführung über den Main, weil diese die geringsten technischen Schwierigkeiten biete und in der Planung am weitesten fortgeschritten sei, werde in Württemberg schmerzlich empfunden. Schließlich sei der Südwestdeutsche Kanalverein bereits 1916 zu dem Zweck gegründet worden, die bestmögliche Verbindung vom Rhein zur Donau zu erreichen. Man hätte doch wohl annehmen dürfen, daß innerhalb einer Zeitspanne von über 20 Jahren eine auf greifbaren Unterlagen beruhende durchgehende Planung geschaffen werden konnte. Die Vorstandschaft des Kanalvereins habe im Juli 1917 beschlossen, das aus dem Jahre 1908 stammende Guenhan/Eberhardtsche Kanalprojekt durch die Täler von Rems, Kocher und Brenz von 600 t- auf 1200 t-Schiffe umarbeiten zu lassen. Über eine Umarbeitung sei aber nie etwas bekannt geworden. Statt dessen habe der Kanalverein die Linienführung über Geislingen und den Albbasistunnel aufgegriffen und propagiert, ohne jemals diese Lösung durch Untersuchungen und Unterlagen technisch belegt zu haben. In der Tat lag ein fachmännisch ausgereiftes Projekt dafür nie vor, und die Bewältigung der technischen Schwierigkeiten der Albüberquerung bei Geislingen konnte höheren Orten nicht überzeugend genug dargelegt werden. Staatssekretär Koenigs vom Reichsverkehrsministerium in Berlin hatte erklärt, für die Entscheidung zugunsten der Mainlinie sei auch die Tatsache maßgebend gewesen, daß sich die Verbindung über die Alb technisch außerordentlich schwierig darstelle und daher in der Rangordnung eindeutig hinter der Juraüberquerung zwischen Nürnberg und Regensburg zurückstehe. So hatte Württemberg einen empfindlichen Schlag erlitten; es sollte beim „Kanaltraum“ bleiben.

Die Teilnehmer an der Aalener Tagung – es waren auch Vertreter von Partei und Staat, insbesondere der Landesplanungsgemeinschaft und des Gauamtes für Technik anwe-

send – hatten indessen ihre Kanalpläne noch nicht begraben. Der durch Reichsgesetz bevorzugte Bau der Rhein-Main-Donau-Verbindung bedeutete auch nicht, daß damit der weitere Ausbau des Neckarkanals für alle Zukunft gestoppt wäre. Nach wie vor mußte jedoch dem Südwestdeutschen Kanalverein vorgehalten werden, weiterhin einseitig die Filstalllinie bis Ulm zu begünstigen. Seine Vertreter forderten, „die Strecke Heilbronn–Plochingen–Geislingen als natürlichster und billigster Verkehrsweg für den Abtransport der Doggererze am Albrand beschleunigt fertigzustellen“. Außerdem mache es „die neue politische und wirtschaftliche Gesamtlage nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich“ erforderlich, mit der als „Süddeutscher Mittellandkanal Saar–Rhein–Neckar–Donau“ bezeichneten Linie die kürzeste und beste Wasserstraßenverbindung von der Saar und vom Rhein nach Südbayern, nach der Ostmark und den südosteuropäischen Ländern zu schaffen. Gegen solche kühnen Formulierungen mußte selbst Reichsstatthalter Murr am 21. September 1938 einschreiten. Er hielt es für die Gesamtinteressen des Neckar-Donau-Kanals für abträglich, wenn sich der Trassenstreit weiterhin durch die Presse zieht; er verlangte vom Kanalverein und der Stadt Stuttgart, über die Frage Filstal oder Rems–Kocher–Brenztal in der Öffentlichkeit nicht mehr zu sprechen, bis feststeht, welche Linienführung zur Ausführung kommt. Es sollte nach dem Willen des Reichsstatthalters nach außen hin alles vermieden werden, was den Eindruck eines internen Streites in der Frage der Linienführung erweckt. Doch die fehlende Einigkeit hatte Württemberg bei den Berliner Stellen längst erheblich geschadet.

Am 19. Januar 1939 berichtete Bürgermeister Dr. Schübel den Aalener Ratsherren über den Stand der Kanalfrage³¹. Man habe erreicht, daß sich der Südwestdeutsche Kanalverein für neutral erklärt habe und sich künftig nicht mehr einseitig für die Filstalllinie einsetzen werde. Die regionale Arbeitsgemeinschaft habe für die Remstalllinie alles getan, was sie hätte tun können. Nun waren die Planer gefordert. Auch bemühte man sich um eine Audienz der Kreisleiter der Anliegerstädte an Rems, Kocher und Brenz bei Reichsstatthalter Murr, um der Streitfrage weiteren politischen Druck zu verleihen.

Ein um die Jahreswende 1939/40 auf Vorschlag des Südwestdeutschen Kanalvereins und mit Billigung des Reichsverkehrsministers und des Reichsstatthalters gebildeter Ausschuß hatte erneut die zweckmäßigste Linienführung für die Neckar-Donau-Verbindung zu prüfen. Der Ergebnisbericht fiel zugunsten der Filstalllinie und des Albassistunnels bei Geislingen aus. Bürgermeister Dr. Schübel eröffnete den Schiedsspruch seinen Ratsherren am 9. Mai 1940³² und setzte sich dabei äußerst kritisch mit den Gründen auseinander, welche die Fachleute dafür gefunden hatten. Für die Beurteilung der Verkehrslage habe der Bericht großspurig die zu erwartende „Neuordnung Europas“ herangezogen. Außerdem wurde „aus verkehrswirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen“ die Stadt Ulm als geeignetster Endpunkt der Neckar-Donau-Verbindung gesehen. Schließlich sollte der Raum Stuttgart durch den Bau des

Landeshafens im Bereich Untertürkheim-Plochingen aufgewertet werden, zumal auch dieses Gebiet dichter besiedelt und stärker industrialisiert sei. Überraschend stellte der Bericht fest, daß „die Rems-Brenz-Linie den Nachteil habe, unerwünscht in die durchaus geordneten wasserwirtschaftlichen und landeskulturellen Verhältnisse der Rems einzugreifen“. Insgesamt verriet der Bericht eine klare Tendenz und war alles andere als unparteiisch. Er lag ganz auf der Linie einer FAVORISIERUNG der Landeshauptstadt und der im Stuttgarter Einzugsgebiet ansässigen Großindustrie. Er war das Ergebnis einer Politik, die der Südwestdeutsche Kanalverein schon seit 1917 zielstrebig verfolgt hatte und die sein Vorsitzender, der Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Strölin, im geeigneten Zeitpunkt wirksam ins Spiel brachte. Eine von Bürgermeister Dr. Schübel in Aussicht genommene Eingabe an den Reichsverkehrsminister war nicht mehr nötig. Die sich inzwischen verschärfende militärische Lage des Zweiten Weltkrieges hatte jegliche Planung und Bautätigkeit reichsweit zum Erliegen gebracht.

Die internationale Großschiffahrtsstraße durch die Ostalb ist Episode geblieben. Die Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meer besorgt der durch Bayern führende Rhein-Main-Donau-Kanal. Das heiß diskutierte und fast ein halbes Jahrhundert andauernde Werk der Neckarkanalisierung wurde 1968 mit der Inbetriebnahme des Endhafens Plochingen abgeschlossen. Die Projekte einer Wasserstraße über das Filstal und die Schwäbische Alb nach Ulm und eines Donau-Bodensee-Kanals werden nicht weiterverfolgt, weil ein verkehrswirtschaftliches Bedürfnis nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht mehr nachweisbar sein wird³³.

Anmerkungen:

- 1 Karl Bosl (Hg.), *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands*, Bd. 7: Bayern, Stuttgart 1961, S. 227
- 2 J. J. Becher, *Närrische Weisheit und weise Narrheit*, Frankfurt 1682
- 3 Johann Peter Eckermann, *Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens*, Bd. 3, 21. Februar 1827
- 4 Meyers Konversationslexikon, Bd. 10, Hildburghausen 1871, S. 1025;
Der Große Brockhaus, Bd. 9, Wiesbaden 1956, S. 719;
Johannes Erichsen/Ulrike Laufer (Hg.), *Aufbruch ins Industriezeitalter*, Ausstellungskatalog, Bd. 4, München 1985, S. 121, 122
- 5 Breuninger, *Fons Danubii primus et naturalis oder Die Urquelle des weltberühmten Donaustroms*, Tübingen 1717
- 6 Gugenhan/Eberhardt, *Die württembergischen Großschiffahrtspläne*, Stuttgart 1908, S. 3
- 7 Desgl.
- 8 Stadtarchiv Aalen (StaA), Akten „Rhein-Donau-Kanal“, 6
- 9 Gugenhan/Eberhardt, a. a. O., S. 3;
- 10 Karlheinz Bauer, *Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen – Über die Frühzeit ihrer Entwicklung*, in: *Aalener Jahrbuch* 1980, S. 179–191, insbes. S. 181, 182
- 11 Beschreibung des Oberamts Aalen, Stuttgart 1854, S. 117

- 11 Das Königreich Württemberg. Eine Beschreibung von Land, Volk und Staat, Bd. 2 Teil 1, Stuttgart 1884, S. 812
- 12 Desgl., S. 828
- 13 StaA, Akten „Rhein-Donau-Kanal“, 1¹, 6
- 14 Desgl., 2
- 15 Desgl., 6
- 16 Desgl., 1¹
- 17 Desgl., 2
- 18 Desgl., 1³
- 19 Desgl., 6
- 20 Desgl., 1
- 21 StaA, GR 1890, S. 42
- 22 StaA, Akten „Rhein-Donau-Kanal“, 5
- 23 StaA, GR 1890, S. 191, 191 b
- 24 Die Verbindung des Rheins mit der Donau durch Württemberg, hg. vom Komitee für die Hebung der Neckarschiffahrt, Stuttgart 1903, in: StaA, Akten „Rhein-Donau-Kanal“
- 25 Gugenthal/Eberhardt, a. a. O.
- 26 Desgl., S. III, IV, 3, 11, 18, 19
- 27 StaA, GR 1916, § 605
- 28 StaA, Akten „Rhein-Donau-Kanal“
- 29 StaA, GR 1919, § 119
- 30 Wie Anm. 28
- 31 StaA, GR 1939, § 21
- 32 StaA, GR 1940, § 39
- 33 Das Land Baden-Württemberg. Amtliche Beschreibung nach Kreisen und Gemeinden, Bd. 1, Stuttgart 1977, S. 788, 790