Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

52

Mitteilungsblätter
Juli 1986
Nummer 52

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09

Mitgliederversammlung 1986 in Würzburg

Die Mitgliederversammlung 1986 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. fand am Montag, 7. Juli, in Würzburg, Hotel und Congress-Centrum Maritim statt.
An der Mitgliederversammlung und der anschließenden Schiffahrt auf dem Main nahmen über 170 Mitglieder und Freunde des Vereins teil.
Vorsitzender, Oberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, begrüßte die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins aus dem In- und Ausland. Er brachte seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, daß die diesjährige Mitgliederversammlung in der traditionsreichen und schönen Stadt Würzburg mit ihrer besonderen Bedeutung für die Mainschiffahrt stattfinde. Mit dem Mainausbau stünden außerdem aktuelle Fragen an, die gerade für den gewählten Tagungsort Würzburg von besonderer Bedeutung seien.
Das gelte auch für den Weiterbau des Main-Donau-Kanals, der zügig voranschreite. So seien im Jahr 1985 260 Millionen Deutsche Mark investiert worden. Damit bestehe noch die gute Chance, die Vollendung des Main-Donau-Kanals 1992 zu erreichen. Dem sehe er mit Optimismus entgegen.
Vorsitzender, Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, dankt in diesem Zusammenhang den an diesem großen Werk Beteiligten, allen voran der Rhein-Main-Donau AG mit ihrem Vorstand.
Den Mitgliedern und Freunden des Kanalvereins danke er für das zahlreiche Erscheinen zu der Mitgliederversammlung 1986 wie für

die bisherige Unterstützung überhaupt. In diesen Dank schließe er auch die in- und ausländischen Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen ein.
Im Anschluß an die Grußworte, welche auf den folgenden Seiten wiedergegeben werden, gab geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck den Bericht über das Geschäftsjahr 1985. Es erfolgten die Vorlage des Jahresabschlusses 1985 und der Bericht der Rechnungsprüfer. Der Jahresabschluß 1985 wurde von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt; Vorstand und Geschäftsführung wurden entlastet. Auch der Bericht über den Haushaltsvoranschlag wurde einstimmig genehmigt.
Über die Wahlen des Vorsitzenden, der stellvertretenden Vorsitzenden und der Vorstandsmitglieder sowie der Rechnungsprüfer wird auf Seite 21 berichtet.

Würzburg – eng mit dem Main verbunden

Grußworte des Oberbürgermeisters Senator Dr. Klaus Zeitler, Würzburg

Als Oberbürgermeister der Stadt Würzburg begrüße ich Sie zu Ihrer heutigen Mitgliederversammlung und heiße Sie in Würzburg herzlich willkommen. Ich freue mich, daß Sie so zahlreich nach Würzburg gekommen sind, hoffe, daß Sie sich hier wohlfühlen und gute Eindrücke mit nach Hause nehmen.

Voraussetzung unserer Industriegesellschaft ist der Ausbau von Verkehrswegen. Ohne gute Verkehrsverbindungen ist unsere arbeitsteilige Gesellschaft und Wirtschaft nicht lebensfähig. Verkehrswege sind die Nervenstränge, über die Verbindungen gesucht und hergestellt werden.

Die Bedingungen der Marktwirtschaft haben bei der Verkehrswirtschaft teilweise nur begrenzte Geltung. Dennoch müssen wir die einzelnen Verkehrsträger im Zusammenhang sehen, zum Beispiel in der Konkurrenzsituation, bei der Tarifgestaltung Eisenbahn-Schiffahrt-Straße-Luft.

Eine städtebauliche Großtat beim Wiederaufbau Würzburgs war die Anbindung einer modernen Schleusenanlage an das alte Wahrzeichen unserer Stadt, die alte Mainbrücke. Wir können heute sagen, daß diese Verbindung städtebaulich gelungen ist.

Der Main ist nicht nur das sympatische und romantische Wahrzeichen Würzburgs, sondern auch eine hochbelastete wichtige Großschiffahrtsstraße. Diese Großschiffahrtsstraße auf dem jeweils modernen Stand zu halten, verlangt auch Opfer: Die notwendige Tieferlegung der Fahrrinne des Mains und die Begradigung einer zu engen Kurve im Würzburger Stadtgebiet für größere Frachtkähne beeinträchtigen zum Beispiel unser Gelände für künftige Ausstellungen und nehmen auch wertvolles Grünland in Anspruch. Andererseits werden dadurch unser Hafen und Würzburg als wichtiger Verkehrsknotenpunkt auch für ein weites Hinterland noch attraktiver.

Als Ausgleich für diese Eingriffe entsteht jetzt im Würzburger Neuen Hafen auf einer bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche von 40 000 Quadratmetern ein flußnahes, abwechslungsreiches Feuchtbiotop — das größte neuangelegte Feuchtbiotop in Bayern.

Die Städtische Hafen-GmbH stellt hierfür das Gelände zur Verfügung, die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd in Würzburg übernimmt die Gestaltung. Der Baubeginn für diese größte der Natur zurückgegebene Biotopfläche am Main zwischen Quelle und Mündung wird im Herbst 1986 sein.

Die bisherigen Planungen sehen vor, auf dem Gelände eine Vielzahl von Ökosystem-Typen zu schaffen. Vorgesehen sind Flachwasser- und Stillwasserbereiche, teils mit dem Main verbunden, teils durch flache Schwellen

abgetrennt, so daß sie nur bei steigendem Wasserstand neu gespeist werden.
Als nützlicher Brutbereich für den Eisvogel und die Uferschwalbe wird ein Steilufer angelegt, dazu artenreiche Röhricht- und Schwimmblattzonen als Brutmöglichkeiten für Wasservögel.
Landeinwärts sind periodisch überstaute Flächen für Röhricht und Hochstauden, aber auch vegetationsfreie Sand-, Kies- und Geröllflächen als mögliche Brutplätze für heimische Schnepfenvögel und als ‚Aufheizplätze' für Reptilienarten vorgesehen.
Dieses Beispiel zeigt, daß der Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße und die Erhaltung und teilweise Wiederherstellung einer naturnahen Umwelt keine Gegensätze zu sein brauchen, sondern durchaus miteinander verbunden werden können. Um diesen Ausgleich der Interessen bemühen wir uns in Würzburg.
Ich wünsche der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins einen erfolgreichen Verlauf.

Gedämpfter Optimismus in der Binnenschiffahrt

Grußworte von Ministerialdirektor a. D. Dr.-Ing. E. h. Burkart Rümelin, ehemaliger Vizepräsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. in Duisburg hat mich als ehemaligen Vizepräsidenten gebeten, ein Grußwort an Sie zu richten. Ich darf Ihnen, Herr Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, bereits 28 Jahre Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., herzliche Grüße und die besten Wünsche zu Ihrer heute stattfindenden Mitgliederversammlung überbringen.

Das Jahr 1986 ist ein Jubiläumsjahr für den Kraftverkehr und die Binnenschiffahrt. Vor 100 Jahren war der Geburtstag des Automobils, das in Verbindung mit einem großzügigen Straßenbau zu einer ungeahnten Mobilität für den einzelnen Bürger und für die Gütertransporte führte. Ebenfalls vor 100 Jahren ist die in drei Jahren mit Staustufen ausgebaute Mainstrecke zwischen Mainz und Frankfurt für die Großschiffahrt freigegeben und der Westhafen der Stadt Frankfurt eröffnet worden. Und vor 150 Jahren sind die „Statuten der Aktien-Gesellschaft für den bayerischen Verbindungskanal zwischen der Donau und dem Main" veröffentlicht worden, womit der Bau des Ludwigskanals finanziell gesichert war.

Was erwartet nun die Binnenschiffahrt im Jahre 1986? An der Spitze der Wünsche steht ein höheres Frachtaufkommen, das nicht wie im vergangenen Jahr durch Eis, Niedrigwasser und die Konjunkturlage in der Bauwirtschaft (um rund 5%) beeinträchtigt ist. Man hofft auf günstige Auswirkungen aus dem im Januar 1986 angelaufenen sogenannten Probejahr für die Schubschiffahrt mit sechs Einheiten auf der niederländischen Rheinstrecke, wobei im Vergleich zur Viererfahrt Kostenvorteile bis 20% entstehen. Die Neubautätigkeit in den Schiffswerften im Rheinstromgebiet, die 1985 insgesamt 65 Schiffe mit rund 156 000 t Tragfähigkeit abgeliefert oder im Auftrag hatten, spricht für den gedämpften Optimismus des Schiffahrtsgewerbes.

Der Roll-on/Roll-off-Verkehr und der Containerverkehr auf dem Rhein haben erfreulicherweise zugenommen. Die Abwrackregelung in den Niederlanden mit einer Binnenflotte von 5 000 Schiffen ist nun endlich in Kraft getreten. Es wäre ein guter Anfang, wenn zunächst 500 000 t, das ist knapp die Hälfte des in Aussicht genommenen Abwrackvolumens, aus dem Verkehrsmarkt genommen würden.

Neue Blüten treibt die Diskussion um die von der EG angestrebte Liberalisierung im Binnenschiffsverkehr. In den Niederlanden möchte man dabei das Tour-de-Rôle-System bei der Transportvergabe so ausgestalten, daß stets ein niederländischer Schiffer die

erste Wahl hätte. Damit wären die deutschen Schiffahrtsunternehmen vom nationalen niederländischen Verkehr ausgeschlossen, während in der Bundesrepublik Deutschland die niederländische Partikuliersvereinigung eine uneingeschränkte Ladungsakquisition betreiben könnte. Der Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. hat bereits beim Bundesminister für Verkehr, Dr. Werner Dollinger, stärksten Widerstand gegen solch eine einseitige Neuregelung angemeldet.

In Gesprächen zwischen der deutschen Binnenschiffahrt und dem Bundesministerium für Verkehr wurden wiederholt die Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Binnenschiffahrtsmarkt erläutert. Es handelt sich vor allem um Maßnahmen im steuerrechtlichen Bereich sowie um Aktivitäten zum Abbau der Subventionierung ausländischer Binnenschiffe.

Im Wasserstraßenbau ist mit Genugtuung festzustellen, daß der Saarausbau zwischen der Mündung und Dillingen sowie der Bau des Main-Donau-Kanals zwischen Roth und Kelheim gut vorankommen. Die für die Schiffsauslastung so wichtige Mainvertiefung auf 2,90 m, die 1986 die Stauhaltung Heubach erreicht, soll 1992 – mit der Verbindung von Main und Donau — beendet sein. Die zahlreichen Baumaßnahmen der Unterhaltung und Modernisierung, zum Teil in Form von Ersatzschleusen mit Schubschiffahrtslänge, werden von der Binnenschiffahrt sehr begrüßt.

Abschließend sei hier ein Wort des Dankes an die vielen Mitarbeiter aller Fachrichtungen in den Baufirmen, in der Rhein-Main-Donau AG und in der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ausgesprochen, die bei der Planung, in den Genehmigungsverfahren und bei der Bauausführung tatkräftig und erfolgreich wirken.

Ein leistungsfähiges und verkehrssicheres Wasserstraßennetz ist für die Wirtschaft unseres Landes und damit für uns alle lebensnotwendig.

Richtungsweisender Binnenschiffahrtsvertrag

Grußworte von Professor Dr. Franz Pisecky, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien

Es sei mir erlaubt, zunächst für die freundliche Einladung, die Sie Präsidium und Vorstand des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins zu Ihrer heutigen Generalversammlung zukommen ließen, herzlichst zu danken. Es ist mir eine Ehre und Auszeichnung, Ihnen, namens des Präsidiums und der Geschäftsführung der österreichischen Vereinigung und gewissermaßen auch namens Donau-Österreichs, zum heutigen Tag die herzlichsten Grüße und Wünsche zum Ausdruck zu bringen.

Die letzte, vorjährige, Generalversammlung Ihrer Vereinigung fand am 27. September anläßlich der feierlichen Eröffnung der Teilstrecke Nürnberg – Roth des Main-Donau-Kanals statt. Dieser Tag, an dem ich auch bei Ihnen sein durfte, wird mir als ein überwältigendes Ereignis unvergessen bleiben. Besonders berührte es mich hierbei, daß die Eröffnungsflotte bei ihrer Fahrt auf der neuen Kanalstrecke von Hunderten von Sportbooten und an den Uferwegen von Radfahrern und winkenden Menschen begleitet wurde. Das Thema Ihres heutigen Festvortrages hat sich durch das tatsächliche Geschehen voll und ganz bewahrheitet.

Die letzte Mitgliederversammlung, die der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein in Würzburg abhielt, fand am 17. Oktober 1974 statt. Mir war auch damals die Teilnahme vergönnt, und ich hörte mit großem Interesse den Vortrag des damaligen Staatssekretärs im Bayerischen Staatsministerium für Finanzen, Dr. Karl Hillermeier, Ihres heutigen Innenministers, zum Thema „Probleme der internationalen Schiffahrt auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal". Damals waren noch manche Rechtsfragen, die sich aus dem Zusammentreffen zweier unterschiedlicher Wirtschaftssysteme im Wasserstraßenverkehr ergeben würden, offen. Inzwischen sind alle diese Fragen wohl als eindeutig geklärt zu erachten. Nicht nur, daß die Anerkennung der Main-Donau-Wasserstraße als deutsche Bundeswasserstraße durch mehrere gesetzliche Regelungen bekräftigt und auch international von niemandem mehr in Frage gestellt wird, wurde vor nunmehr schon geraumer Zeit auch das Zusatzprotokoll zu den Mannheimer Akten beschlossen und ratifiziert, das den Verkehr von Nicht-Ufer- bzw. Nicht-Signatarstaaten regelt, und schließlich auch begonnen, bilaterale Abkommen mit den einzelnen Donauländern zu vereinbaren. Der erste Vertrag dieser Art wurde im vergangenen Herbst zwischen der deutschen Bundesrepublik und Österreich unterzeichnet. Er befindet sich nunmehr in der Abschlußphase der Ratifizierung. Der österreichische Nationalrat hat den Vertrag, der als Regierungsvorlage eingebracht worden ist, am 26. Juni 1986 einstimmig verabschiedet. Nach der Verfassung muß der

Vertrag auch noch den Bundesrat passieren, der sich heute im Verkehrsausschuß damit befassen und am kommenden Donnerstag, 10. Juli 1986, im Plenum abstimmen wird. Nach der einstimmigen Verabschiedung im Nationalrat ist mit keinerlei Einspruch im Bundesrat zu rechnen, so daß österreichischerseits noch vor der Hauptsaison des Sommers die Ratifizierung vollzogen und demnächst der Vertrag im Bundesgesetzblatt erscheinen wird.

Im Vorwort zu den erläuternden Bemerkungen ist festgehalten, daß dieser Vertrag den österreichisch-deutschen Binnenschiffsverkehr, insbesondere jedoch auch den künftigen Verkehr auf dem Rhein-Donau-Kanal, regeln soll, um für die Binnenschiffahrt und die verladende Wirtschaft beider Staaten noch bessere Möglichkeiten bei der Nutzung des Wasserstraßenverkehrs zu schaffen. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß seitens der Bundesrepublik Deutschland ein derartiger Vertrag als Muster für künftige Binnenschiffahrtsverträge mit anderen Donaustaaten angesehen wird. Jene Bestimmungen, die spezifisch auf die österreichisch-deutschen Schiffahrtsbeziehungen abgestellt sind und darauf Bedacht nehmen, daß der Verkehr zwischen den beiden Ländern nach marktwirtschaftlichen Kriterien erfolgt, sind in einem Zusatzprotokoll zum deutsch-österreichischen Schiffahrtsvertrag geregelt. Sie stellen also eine vom Grundvertrag, dem der vorerwähnte Pilotcharakter zukommt, gesonderte Vereinbarung dar.

Wir würden es aufrichtig wünschen, daß die bereits mit zahlreichen anderen Donaustaaten ja schon sehr weit gediehenen Vertragsverhandlungen der Bundesrepublik Deutschland ehestens abgeschlossen werden können.

Nicht nur der zügige Baufortschritt bei den Baustellen der Rhein-Main-Donau AG, die diplomatischen Verhandlungen, sondern auch vielerlei Aktivitäten seitens der Schiffahrt und Häfen in Donau- und Rheinregion lassen erkennen, daß man sich allseits auf den Fertigstellungstermin 1992 vorbereitet. Nicht grundlos hält etwa der internationale Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., der mehr oder minder die gesamte internationale Rheinschiffahrt in sich vereinigt, heuer im September in Linz seine diesjährige Generalversammlung ab. Nicht von ungefähr konzentrieren sich die Planungen bezüglich eines Container- und Ro/Ro-Verkehrs gleichermaßen auf Rhein und Donau. Allmählich erscheint nun wohl auch die Zeit dafür gekommen, daß bezüglich des Verhältnisses von Österreich zur Rheinschiffahrt die einfachste und auch gewissermaßen „unverfänglichste" Lösung gefunden wird, nämlich Österreich als das anzuerkennen, was es geographisch ist, nämlich als Rheinuferstaat.

Gemeinsam mit Ministerialrat Dr. Johannes Sengpiel (Bundesministerium für Verkehr, Bonn), war mir unlängst die Ehre zuteil geworden, auf der europäischen Konferenz der Evangelischen Binnenschiffergemeinden in Nürnberg über die Bedeutung der Main-Donau-Verbindung zu sprechen. Die Tagung war dem provozierenden Thema „Main-Donau – Alptraum und Hoffnung" unterstellt. Ich möchte nicht das wiederholen, was ich dort referiert habe, sondern nur zwei Schlußsätze von meinem verehrten Freund Sengpiel zitieren: „Die Chance der aus der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals zu erwartenden Markterweiterung gilt es zu nutzen. Diese Herausforderung sollten alle Betroffenen mutig und zuversichtlich annehmen".

Zu diesen Worten bekennen wir uns voll und ganz an der österreichischen Donau – und in diesem Sinne gelten auch nochmals meine herzlichsten Wünsche für den heutigen Tag.

Schwierigkeiten beim Ausbau französischer Wasserstraßen

Grußworte von Präsident Alexandre Jésel, Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est, Straßburg

Für Ihre französischen Freunde ist es jedes Jahr ein stets neues Vergnügen, an der Mitgliederversammlung des Kanalvereins teilnehmen zu dürfen. Es bringt uns die Freude, gute alte Freunde wieder zu treffen, und gibt uns besonders die Gelegenheit festzustellen, daß Sie immer die gleiche Begeisterung behalten und das gleiche unerschütterliche Vertrauen besitzen zur Vollendung Ihrer Sache, nämlich der Verbindung des Rheingebietes mit dem Donaugebiet.

Einmal mehr stellen wir fest, wie die Arbeiten fortgeschritten sind und spüren, daß Sie bald in die Endphase eintreten werden.

Im Namen aller französischen Freunde – dessen Wortführer ich heute bin – möchte ich alle herzlich beglückwünschen, die an diesem großen Werk teilnehmen – sowohl Verantwortliche im politischen als auch im wirtschaftlichen Leben, Ingenieure, Bauunternehmer, Techniker und Arbeiter.

Je mehr Sie sich dem Endziel nähern, desto mehr müssen wir bedauern, daß wir in Frankreich nicht von der Stelle kommen und daß die Verbindung unserer Wasserstraßen mit dem europäischen Netz nicht für morgen ist.

Wir haben mit amtlichen Formalitäten viel kostbare Zeit verloren. Die Compagnie Nationale du Rhône stößt auf Verschleppungsbestrebungen der Umweltschützer, die den Ausbau der Rhône zwischen Lyon und Genf verzögern.

Unsere neue Regierung, die nach den letzten Kammerwahlen im März dieses Jahres gebildet wurde, ist mit schweren finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert, um ihr Ziel erreichen zu können, nämlich Liberalisierung der Wirtschaft und Lossagung des Staates von den großen Investierungsprogrammen. Deshalb hat sie zu der Frage Rhein-Rhône-Verbindung noch nicht Stellung genommen.

Für die Rhône-Saône-Achse haben wir dennoch gute Hoffnung, daß das ärgerliche Problem der Umfahrung der Brücke von Mâcon endlich geregelt wird. Außerdem schreiten die Ausbauarbeiten des Kanals zwischen Rhône und Sète programmäßig fort. Also werden wir in kurzer Zeit Europaschiffe zwischen Marseille-Fos oder Sète einerseits und oberhalb von Chalon-sur-Saône andererseits ohne Hindernis und zu jeder Jahreszeit fahren sehen; das ist eine Strecke von fast 500 km Länge.

Bevor die Zuschüsse für die Verbindung zwischen Rhein und Rhône bewilligt werden, wird wahrscheinlich die französische Regierung gezwungen sein, zuerst die finanzielle Teilnahme für die Vertiefungsarbeiten der Mosel freizumachen.

Mit dem Abschluß der Kanalisierung der Saar, ihrem Nebenfluß, werden diese

Arbeiten auf der Mosel dringend notwendig sein. In diesem lebenswichtigen Gebiet werden nämlich bald die Verkehrsverhältnisse von Grund auf umgestaltet.
Mit der Entwicklung der Transporte in Containern muß sich der Wassertransport durch ganz Europa den Platz, den er verdient, mit Ausdauer erringen. Und zwar muß das schnell passieren, damit die wichtigsten Autobahn- und sogar Eisenbahnstrecken sobald als möglich entlastet werden.
Wenn wir weitsichtig sind, wenn wir Großes zu gestalten wagen und wenn wir einig bleiben, hat die Wasserstraße noch eine bedeutende Zukunft in Europa.

Wasserstraßen – Nutzung und Lebensraum

Festrede des Staatssekretärs im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Dr. Heinz Rosenbauer, vor der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. am 7. Juli 1986 in Würzburg

Der Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. bin ich als Unterfranke mit besonderer Freude gefolgt. Ich überbringe Ihnen die Grüße des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Franz Josef Strauß – eines großen Befürworters des Main-Donau-Kanals – und der Bayerischen Staatsregierung.

Sehr gerne ergreife ich die Gelegenheit, zum Thema „Wasserstraßen – Nutzung und Lebensraum" zu sprechen –, ein Thema, das entlang der 677 km langen Schiffahrtsstraße Main-Donau im allgemeinen und in der unterfränkischen Metropole ein besonders großes Interesse und auch manch kritische Aufmerksamkeit findet.

Am Beispiel Würzburg läßt sich besonders plastisch zeigen, wie vielfältig die Nutzungsformen sind, die Gewässer leisten können. Die Gewässer selbst als auch die Talräume haben in jahrhundertelanger Entwicklung wesentlich zur Entwicklung der heutigen, dichtbesiedelten Kulturlandschaft Mitteleuropas beigetragen. Die Flußläufe waren und sind zentrale Entwicklungsachsen – am Anfang der Zivilisation stehen die großen Ströme Europas, aber auch der Nil, Euphrat und Tigris, der Yangtse in China.

Der Rhein war die Lebensader des heiligen Römischen Reiches deutscher Nation. An Rhein, Ruhr und Saar bildete sich im letzten Jahrhundert die westdeutsche Schwerindustrie heraus. Nutzungsformen und Techniken erfuhren in der Geschichte oft dramatische Wandlungen.

Die ungestauten Flüsse dienten den Bewohnern in erster Linie zur Trink- und Brauchwassergewinnung. Nicht übersehen dürfen wir dabei die Bedeutung der Fischer. Ich darf in Erinnerung rufen, daß bis ca. 1840 der Main einer der lachsreichsten Flüsse Mitteleuropas war; und eine bekannte Verordnung am Rhein besagte, daß dem häuslichen Dienstpersonal – den Mägden und Knechten in den Bürgerhäusern – in der Woche nicht mehr als dreimal Lachs als Mahlzeit gereicht werden durfte.

Bald zeigten sich die Qualitäten der Flüsse als schnelle und relativ bequeme Verkehrswege; die Römer machten im recht unwegsamen Gallien und Germanien von dieser Alternative gerne Gebrauch. Straßen mit dem heute gebräuchlichen Standard gibt es bei allen Leistungen der Vergangenheit ja erst seit Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Transportkapazität der Flüsse war willkommen. Die Flöße aus dem Fichtelgebirge und aus dem Frankenwald wurden in das – durch den Bergbau aufstrebende – Ruhrgebiet und bis nach Holland gebracht. Die Rohstoffproduktion in Form der schnellwachsenden

Auewälder war ökonomisch sehr wertvoll. Die Energie des fließenden Wassers nutzte man auch durch Schiffsmühlen.
So wie sich ein Wandel unserer Zivilisation vom reinen Agrar- zum Industriestaat vollzog, haben sich auch die sozioökonomischen Funktionen der Gewässer im Laufe der Zeit verschoben.
Die Zielsetzung Ihres Vereins ist die Förderung einer leistungsfähigen Schiffahrtsstraße vom Main zur Donau. Seit Bestehen Ihres Vereins im Jahr 1892 wird dieses Bestreben nachhaltig verfolgt und zeigt sich in absehbarer Zeit von einem endgültigen Erfolg gekrönt.
Zur Gründungszeit waren die Probleme ganz andere als heute. Auch die technische Entwicklung macht das deutlich. Die Erfindung des Dynamo durch Werner von Siemens gab die Grundlage zur elektrischen Stromerzeugung; es lag nahe, dazu die Energie des Wassers zu nutzen, Abwasserbelastungen aus der noch bescheidenen Industrie und relativ dünn besiedelten Siedlungsgebieten mit dem damaligen Lebens- und Hygienestandard verkrafteten die Flüsse. Die Kanalnetze waren im Entstehen, Kläranlagen nahezu unbekannt.
In den Sommermonaten behinderten Flüsse durch niedrige Wasserführungen die Schiffahrt entscheidend, oft war das „Flüßchen" ein trübes Rinnsaal.
In diese Zeit fallen die Entscheidungen, den Main durch Schleusen zu einem staugeregelten Fluß auszubauen. Die Wasserführung war nach Untersuchungen des Bauamtsassessors Faber 1903 für den Schiffs- und Schleusenverkehr ausreichend.
Die Versorgung des Kanals bereitete jedoch Sorge und führte zu dem Lösungsvorschlag, aus dem Lech bis zu 70 m^3/s in die Scheitelhaltung einzuleiten. Bewogen durch andere Linienführungen, Entwicklungen in der Maschinen- und Turbinentechnik, Elektrizitätsübertragung und nicht zuletzt aufgrund der geologischen Verhältnisse ließ man aber später den „Lechüberleiter" fallen.

Mit dem Ausbau des Mains durch Schleusen zur Wasserstraße wurde in den zwanziger Jahren begonnen; bereits 1940 war Würzburg erreicht. Der jetzt staugeregelte Fluß ist seitdem ein prägendes Element in der Optik Unterfrankens. Sozioökonomisch ist von Bedeutung: Die großen Siedlungs-, Wirtschafts- und Industrieschwerpunkte und die Haupt-Bahnstrecken liegen im Maintal. Der Main dient heute zu vielerlei:

- der Schiffahrt als Bundeswasserstraße
- ist Standort für Wasser- und Wärmekraftwerke
- versorgt Bevölkerung und Industrie mittel- und unmittelbar mit Trink- und Brauchwasser
- gibt Bewässerungswasser für Land- und Gartenwirtschaft in einer sehr niederschlagsarmen Region
- ist Vorfluter für die anfallenden Abwässer aus Gemeinden, Städten und Industriebetrieben und erfüllt damit eine wichtige Reinigungs-, sozusagen eine Nierenfunktion
- leistet einen wichtigen Beitrag zum Fremdenverkehr durch die Fahrgastschiffahrt
- ist die Grundlage für die hiesige Fischerei, in zunehmendem Maße auch für die Angelsportler
- ist eine bedeutende Naherholungszone für die Bevölkerung der Großstädte am Main
- ist ein gestaltendes Element der unterfränkischen Landschaft und nicht zuletzt
- als natürlicher Fluß Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Staugeregelte Flüsse haben gegenüber Fließgewässern den Nachteil, daß bedingt durch die Verringerung der Fließgeschwindigkeit die Sauerstoffaufnahme und damit das Selbstreinigungsvermögen abnimmt. Die Vermischungsverhältnisse bei Wärme- und Abwassereinleitungen werden beeinträchtigt. Infrarotaufnahmen haben gezeigt, daß sich diese Prozesse über mindestens eine, wenn nicht sogar zwei Stauhaltungen hinziehen. Wir müssen feststellen, daß beim Main in den Sommermonaten der Seencharakter überwiegt.

Die gewässerbiologischen Verhältnisse haben sich hier grundlegend geändert. Die vorhandenen aktiven Flachwasserzonen und Altwasser wurden erheblich zugunsten der Tiefenzonen geändert. Durch intensive Unterhaltungsarbeiten an den Ufern wurden die uferbegleitenden Gehölzstreifen verändert und die Ufer auf weiten Strecken schematisch befestigt. Die rein schiffahrtsorientierte Unterhaltung seit der Nachkriegszeit hat das Verhältnis von Flachwasserzonen zu Tiefenzonen weiter verschlechtert.

Der notwendige Strukturwandel der Binnenschiffahrtsflotte – die Abkehr vom langsam fahrenden Schleppzug, für den der Main ursprünglich ausgebaut wurde, zum schnellfahrenden Europaschiff und künftig zu den rationellen Schubverbänden – hat die Störungen der Flachwasserzonen erheblich vermehrt und die gewässerbiologischen Verhältnisse beeinträchtigt.

Die Mängel und Mißstände am Ökosystem Main werden zunehmend deutlicher.

- Die Verschlammung der Buhnenfelder und Flachwasserzonen nimmt zu;
- das verminderte Selbstreinigungsvermögen führt zu anaeroben Fäulnisprozessen und Algenblüten;
- die starken Eintrübungen werden sichtbar;
- die Wasserpflanzen, insbesondere Röhrichte, nehmen ab;
- das Zooplankton geht zurück, und es entwickelt sich ein einseitiger, artenarmer Fischbestand;
- ein starker Artenrückgang tritt bei Amphibien, Reptilien und Wasservögeln auf.

So freimütig wir heute diese negativen Entwicklungen analysieren und feststellen müssen, so sehr sollten wir uns auch vor Pauschalkritiken und Pauschalverurteilungen hüten: Der Ausbau einer industrieorientierten Infrastruktur entsprach einem elementaren Bedürfnis unserer Gesellschaft – er wurde in der Vergangenheit gerade von jenen forciert, die das Prädikat fortschrittlich für sich in Anspruch nahmen. Wohlstand und Properität, die uns heute selbstverständlich sind, sind untrennbar mit dem Strukturwandel zur Industriegesellschaft verbunden.

Es bleibt keiner Generation erspart, hinzuzulernen – uns enthüllt sich heute die Komplexität natürlicher Lebenskreisläufe in dramatischer Weise. Es gilt, nicht Kahlschläge durch unsere Zivilisation zu treiben – wo Menschen leben, wird Umwelt unweigerlich beeinträchtigt – es gilt heute, eine intelligente Gesamtpolitik anzustreben, die moderne, ertragsreiche, Ressourcen sparende Wirtschaftsstruktur mit Umweltschutz vereint.

In diese grundsätzlichen Überlegungen will ich meine Gedanken zu Ökologie und Ökonomie am Main einfügen.

Aus den sehr unterschiedlichen sozioökonomischen Funktionen und den teilweise gegensätzlichen Nutzungsansprüchen entstehen die Interessengegensätze, die es hier auszugleichen gilt. Beschwichtigungspolitik und Schönfärberei nützen niemandem. Wir – die bayerische Staatsregierung – wollen die Bundeswasserstraße und sind immer rückhaltslos für sie eingetreten. Ich erinnere daran, daß im Landesentwicklungsprogramm des Landes Bayern die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und die Fahrrinnenvertiefung des Mains festgelegt wurde.

Nach unserer festen Überzeugung ist mit dieser Zielsetzung eine nachhaltige Verbesserung der ökologischen Verhältnisse sehr wohl vereinbar.

Ihr Verein hat es sich auch von Anfang an zum Anliegen gemacht, die Landschaft am Wasserweg zu erhalten und auszugestalten. Zu dieser Landschaft gehört hier natürlich der Wasserweg. Damit erfährt Ihr Gründungziel, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur zu fördern, heute eine Renaissance. Diese Zielsetzung wird auch und gerade nach der Fertigstellung der Wasserstraße eine grundlegende Verpflichtung bleiben.

Von großer Bedeutung für unsere heutige Lage scheint mir die Einsicht, daß die früher – vermeintlich – großen Spielräume für die einzelnen Nutzungen in unserem dichtbesiedelten Kultur- und Industriestaat kleiner geworden sind. Daraus gilt es Konsequenzen zu ziehen.

Bereits am 5. April 1984 hat der Bayerische Landtag im Zusammenhang mit der Aufnahme des Umweltschutzes in die Verfassung unseres Freistaates in seinem Beschluß zu den „Begleitmaßnahmen zum Fünften Gesetz der Änderung der Verfassung des Freistaates Bayern" die Staatsregierung unter anderem ersucht, darauf hinzuwirken, daß

- Baumaßnahmen an Gewässern naturnah gestaltet werden, damit die Lebensgemeinschaften (Wasser, Uferzonen mit entsprechender Vegetation) erhalten bleiben
- bei Unterhaltungsmaßnahmen nötigenfalls Flußstrecken und Uferzonen wieder naturnäher hergerichtet werden
- Schilfzonen in den Gewässern wegen der Bedeutung als Regenerationszonen besonders geschützt werden.

Diese Vorgaben sind für die Staatsregierung verbindlich. Gestatten Sie mir zunächst einige Bemerkungen zum größten gegenwärtigen Wasserbauprojekt in Bayern:
In gut drei Wochen, am 1. August 1986, wird der Bayerische Ministerpräsident die Baustufe 1 des Überleitungssystems zwischen den Systemen von Donau und Main im südlichen Mittelfranken in Betrieb nehmen. Mit der Fertigstellung des Kanals und dem Überleitungssystem Anfang der neunziger Jahre werden dann bis zu 15 m^3/s oder 150 Mio. m^3/Jahr über die Schiffahrtsstraße übergeleitet; dabei wird bis zu einem Viertel dieses Volumens direkt über die Schiene Altmühl – Überleiter – Brombachsee in die Regnitz abgegeben werden können.

Neben diesem 750 Mio. DM teuren Projekt, bei dem bereits über die Hälfte der Investitionen getätigt sind, übernimmt der Freistaat auch große Anstrengungen auf dem Gebiet des Gewässerschutzes.
Flächendeckend wurden seit Kriegsende rund 2 900 Kläranlagen mit einem Investitionsaufwand von rund 12 Milliarden DM, zu denen 5 Milliarden DM Zuwendungen abgegeben wurden, errichtet. Allein in Unterfranken wurden 1,6 Milliarden DM für den Gewässerschutz, davon 1,2 Milliarden seit 1972, investiert.
Diese beiden Beispiele sollen unsere Bemühungen verdeutlichen, unserem gemeinsamen Ziel, einem Nebeneinander von Schiffahrts- und anderen sozioökonomischen Nutzungen in einem gesunden Lebensraum Main näherzukommen. Die planerischen Lösungsmöglichkeiten hierzu habe ich vor einem Jahr, am 25. Juli 1985, aufgezeigt; damals wurde der Öffentlichkeit der Gewässerpflegeplan für das Pilotprojekt in der Stauhaltung Himmelstadt vorgestellt. Gewässerpflegepläne dieser Art sollen keine perfekten Baupläne darstellen; sie sollen vielmehr als Anhaltspunkte und Denkanstöße dienen. Sie haben bundesweit Anklang gefunden und werden auch auf andere Bundeswasserstraßen, bei denen sich ein ähnlicher Handlungsbedarf zeigt, ausgedehnt werden.
Lassen Sie mich die Zielsetzungen dieser Pläne nochmals in Erinnerung bringen:
Sie sollen

- die biologische Wirksamkeit des Flusses erhöhen,
- die fischbiologischen Gegebenheiten verbessern,
- das Selbstreinigungsvermögen steigern,
- das Biotopgefüge stärken und
- die Voraussetzungen für die Sozialfunktion des Gewässers, wie zum Beispiel Naherholung, verbessern.

Hierzu werden unter anderem folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Entschlammung, Umgestaltung und Neuschaffung von Buhnenfeldern,
- Schüttung von Leitwerken von gering überstauten Buhnenfeldern zum Schutz vor Schiffswellen,
- Schaffung von Flachwasserzonen durch Aufhöhung der Flußsohle in Ufernähe der tiefen Staubereiche,
- Förderung der Wachstumsbedingungen für Wasserpflanzen und Röhricht,
- Pflege und Ergänzung des Ufergehölzes,
- Ausweisung von Feuchtbiotopen,

– Ausweisung von Laichschongebieten und
– Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit (Wasserlehrpfad).

Bei der geplanten Fahrrinnenvertiefung haben sich Meinungsverschiedenheiten zwischen den beteiligten Bundes- und Landesbehörden ergeben. Sie resultieren meines Erachtens daraus, daß von der Verwaltung des Bundes der Wandel in der Umweltpolitik nicht so schnell erkannt wurde.

Es ist heute aber nicht mehr vertretbar – ich verweise auf meine grundsätzlichen Ausführungen – Bauvorhaben ausschließlich unter ökonomischen Gesichtspunkten und nur auf eine Zielsetzung hin durchzuführen. Eingehende Untersuchungen ihrer Auswirkungen auf andere Belange sind notwendig, die Einbindung der Baumaßnahmen in die Landschaft unbedingtes Gebot.

An der Donau hingegen werden Anstrengungen durch die von der Bundesregierung Deutschland mit dem Ausbau beauftragte Rhein-Main-Donau AG unternommen, die bundesweit Pilotcharakter haben. Ich denke dabei an die Biotopverpflanzung im Altwasser Donaustauf oder an die geplanten Ausgleichsmaßnahmen in der „Öberauer Schleife" im Stauraum Straubing.

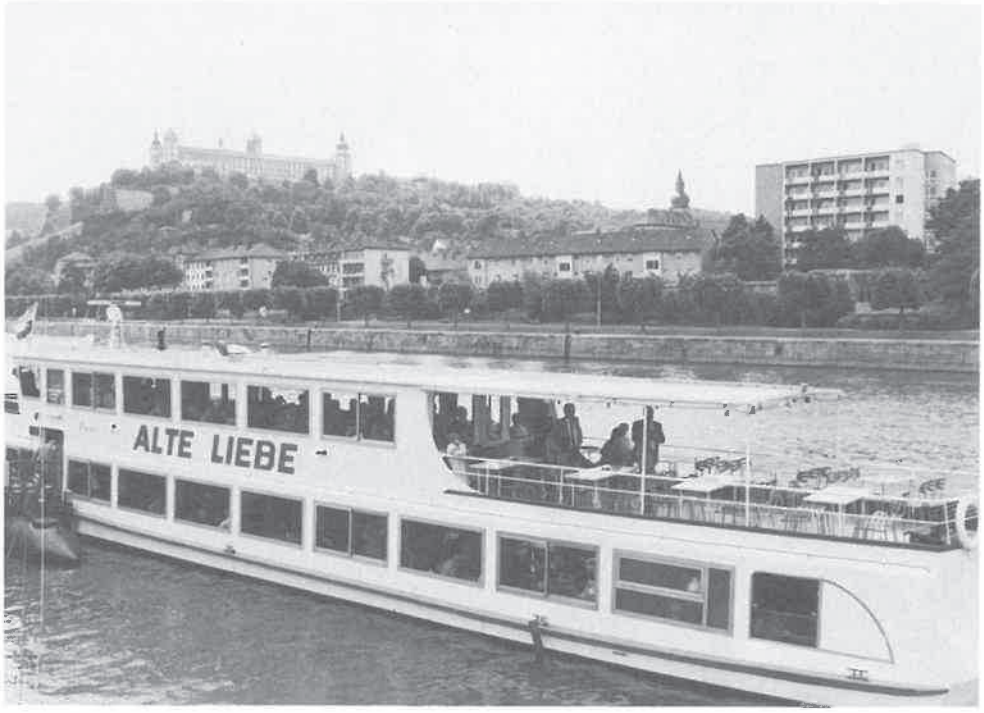
Diese wirklich anerkennenswerten Bemühungen und der mit ihnen verbundene Kostenaufwand sollen jedoch nicht nur auf diesen Bereich beschränkt bleiben. Ich habe auch kein Verständnis dafür, wenn in der Öffentlichkeit eine Abhängigkeit zwischen dem Fahrrinnenausbau des Mains und dem Zeitpunkt der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals hergestellt wird.

Lassen Sie mich in aller Deutlichkeit sagen: Bayern hat bereits durch Äußerungen des seinerzeitigen Bundesverkehrsministers Hauff eine derartige Benachteiligung erfahren, daß es gewaltiger Anstrengungen bedurfte, einen Baustop am Main-Donau-Kanal zu verhindern. Letztlich haben die wirtschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Gründe den Ausschlag zum Weiterbau gegeben. Die seinerzeitigen Verzögerungen haben uns aber bei der Fertigstellung des für die Wasserwirtschaft und die Wirtschaft so wichtigen Bauwerkes um Jahre zurückgeworfen.

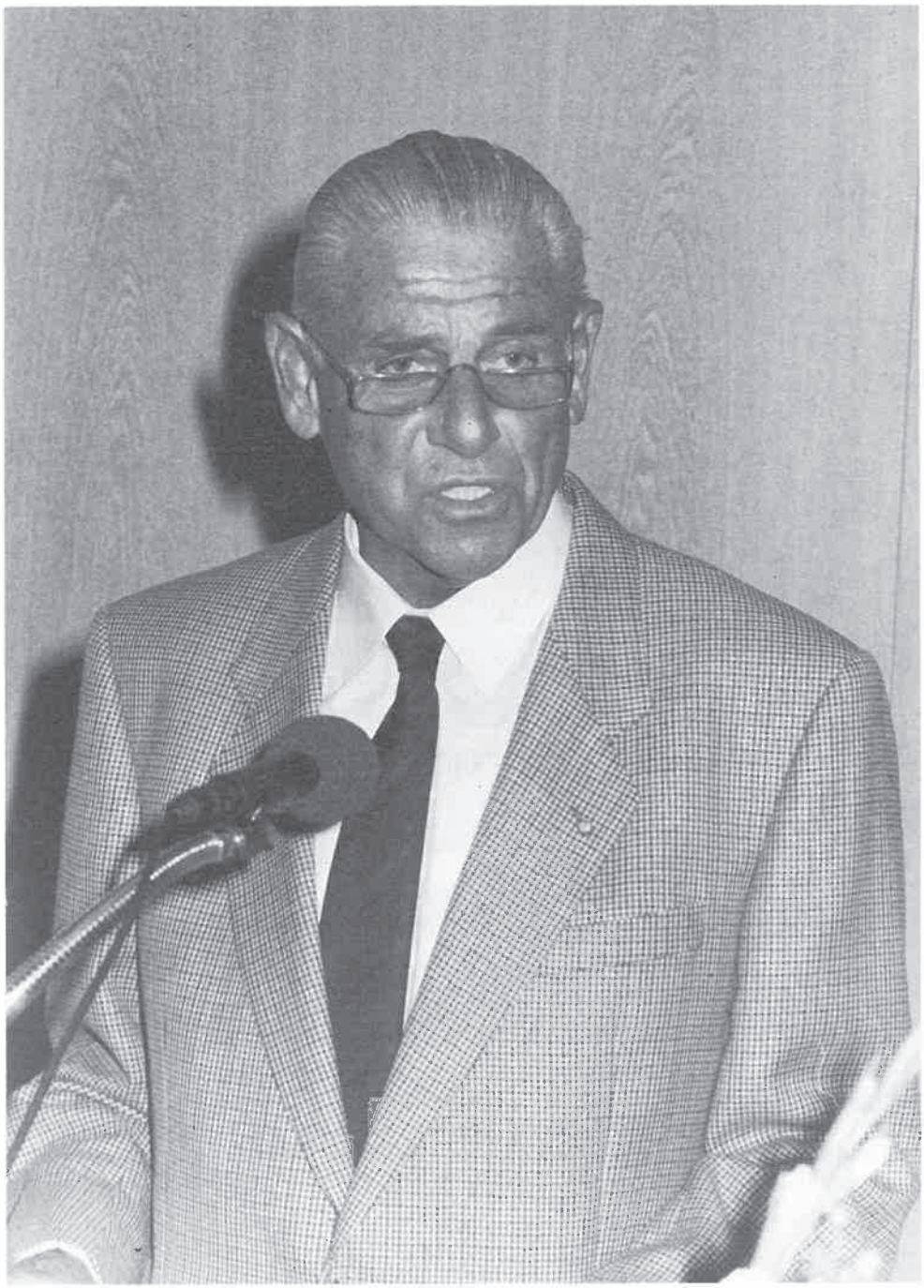
Die Staatsregierung ist festen Willens, das Werk des Kanalbaus, das eine so lange Geschichte bis in karolingische Vergangenheit hat und 1921 begonnen wurde, baldmöglichst fertigzustellen. Mit dem Kanalbau ist der Fahrrinnenausbau des Mains untrennbar verbunden. Ich habe mich persönlich am 3. Juli 1986 an den Bundesminister für Verkehr gewandt, damit der Fahrrinnenausbau des Mains beschleunigt wird, und ich werde auch in zwei Wochen Herrn Dr. Dollinger bei seinem Besuch in Würzburg nochmals auf dieses Thema ansprechen.

Finanzielle Engpässe darf es beim Fahrrinnenausbau des Mains nicht geben. Wir erwarten, daß der Bund auch hier seinen Verpflichtungen zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen nachkommt. Andererseits habe ich nie einen Zweifel daran gelassen, daß Bayern den Anteil an den ökologischen Ausgleichsmaßnahmen am Main, der über die vom Bauherrn zu leistenden Verpflichtungen hinausgeht, finanzieren wird. Ich habe bereits veranlaßt, daß in dem Entwurf des Doppelhaushalts 1987/88 die Maßnahme „ökologischer Ausbau des Mains" aufgenommen wird.

Seien Sie versichert, daß die Staatsregierung die Bemühungen Ihres Vereins nachhaltig unterstützt. Ich bin der festen Überzeugung, daß wir die 100-Jahr-Feier Ihres Vereins mit einer Schiffahrt auf dem fertiggestellten Kanal begehen können!



Besichtigungsfahrt auf dem Main. – Am Nachmittag der Mitgliederversammlung fand mit reger Beteiligung eine Fahrt auf dem Main statt. Von der Anlegestelle Alter Kranen ging es mit der „Alten Liebe" mainabwärts am Alten und Neuen Hafen vorbei bis zur Schleuse Erlabrunn. Während dieser Besichtigungsfahrt fand eine von Herrn Martin Dörr erläuterte Weinprobe statt, bei der auch solche Lagen verkostet wurden, die vom vorbeifahrenden Schiff aus zu sehen waren.



Oberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter wurde bei den Vorstandswahlen am 7. Juli 1986 von der Mitgliederversammlung einstimmig zum Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins wiedergewählt. Oberbürgermeister Dr. Urschlechter ist seit nunmehr 28 Jahren in ununterbrochener Folge Vorsitzender des Kanalvereins. Was in diesen Jahrzehnten für die Main-Donau-Wasserstraße erreicht wurde, verdeutlicht die Tatsache, daß bei seiner ersten Wahl am 27. Juni 1958 der Ausbau des Mains zur Wasserstraße gerade Schweinfurt erreicht hatte.

Vorstand für die Jahre 1987, 1988, 1989

Anläßlich der Mitgliederversammlung am 7. Juli 1986 wurden folgende Persönlichkeiten für die Zeit vom 1. Januar 1987 bis 31. Dezember 1989 durch die Mitglieder gewählt:

Vorsitzender:

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Senator h.c.
Dr. Andreas Urschlechter

Stellvertretende Vorsitzende:

Ehem. Vorstandsmitglied der
Süd-Chemie AG
Direktor i. R.
Dipl.-Chem. Rainer Lienau

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
Alfred Bayer

Vorstandsmitglieder:

Vorstandsmitglied der MAN-Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG
Dipl.-Ing. Peter Beck

Präsident der Industrie- und Handelskammer Nürnberg
Konsul Senator
Walter Braun

Bayerischer Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen
Alfred Dick

Berufsmäßiger Stadtrat der Stadt Nürnberg
Dr. Wilhelm Doni

Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG
Ministerialdirektor a. D.
Dr. Friedrich Eder

Ministerialdirektor a. D.
Professor
Dipl.-Ing. Alois Friedl

Vorstandsmitglied i. R. der Rhein-Main-Donau AG
Dr. Ing. E. h. Dr. Ing. Heinz Fuchs

Vorstandsmitglied der Städtischen Werke Nürnberg GmbH
Willi Gerner

Leiter der Hoechst AG, Werk Gendorf
Direktor
Dr. Helmut Gruber

Geschäftsführer der NMA Nürnberger Messe- und Ausstellungsgesellschaft mbH
und
des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.
Dr. Hartwig Hauck

Bayerischer Staatsminister des Innern
Dr. Karl Hillermeier

Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Bayerischen Landtages
Dr. Herbert Huber

Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr
Anton Jaumann

Ministerialdirektor im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
Hanns-Martin Jepsen

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V.
Rechtsanwalt Senator E.h.
Gerhart Klamert

Persönlich haftender Gesellschafter der Gebrüder Knauf - Westdeutsche Gipswerke -
Dipl.-Kfm. Baldwin Knauf

Vorstandsmitglied der Bayerischen Vereinsbank AG
Dr. Dietrich Köllhofer

Vorstandsmitglied der ESSO AG
Direktor
Dipl.-Kfm. Thomas Kohlmorgen

Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd
Dipl.-Ing. Julius Kruip

Präsident der Industrie- und Handelskammer Regensburg
Willy Lersch

Vorstandsmitglied der Bayerischen Lloyd AG
Direktor
Hans Mayer

Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Ministerialdirektor
Dipl.-Ing. Manfred Milz

Bürgermeister der Stadt Frankfurt und Dezernent der Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
Dr. Hans-Jürgen Moog

Leiter der Abteilung Binnenschiffahrt und Wasserstraßen im Bundesministerium für Verkehr
Ministerialdirektor
Dr. Philipp Nau

Bayerischer Staatsminister für Arbeit und Sozialordnung
Franz Neubauer

Mitglied des Europäischen Parlamentes
Staatsminister a. D.
Dr. Fritz Pirkl

Vorstandsmitglied der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank AG
Direktor
Rudolf Renner

Fraktionsvorsitzender der SPD im Bayerischen Landtag
Dr. Helmut Rothemund

Vorstandsmitglied i. R. der Rhein-Main-Donau AG
Ministerialdirektor a. D.
Dr.-Ing. E. h. Burkart Rümelin

Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG
Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel

Vorsitzender des Vorstandes der Bayerischen Versicherungsbank AG
Dr. jur. Ottmar Schleich

Vorstandsmitglied der Bayerischen Girozentrale
Ministerialdirigent a. D.
Dr. Hubert Schmid

Bayerischer Staatsminister der Finanzen
Max Streibl

Direktor der Bayerischen Landeshafenverwaltung
Dipl.-Ing. Werner Stroinski

Fraktionsvorsitzender der CSU im Bayerischen Landtag
Gerold Tandler

Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V.
Dipl.-Kfm. Dietz Willers

Vorstandsmitglied der BayWa AG
Dr. Joseph Zimbauer

Rechnungsprüfer:

Für das Geschäftsjahr 1986 wurden als Rechnungsprüfer berufen:

Leiter der Niederlassung der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank AG in Nürnberg
Dr. Georg Kottmann

Direktor der Bayerischen Vereinsbank AG in Nürnberg
Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Fotos: Bischof + Broel, Nürnberg
Druck und Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795