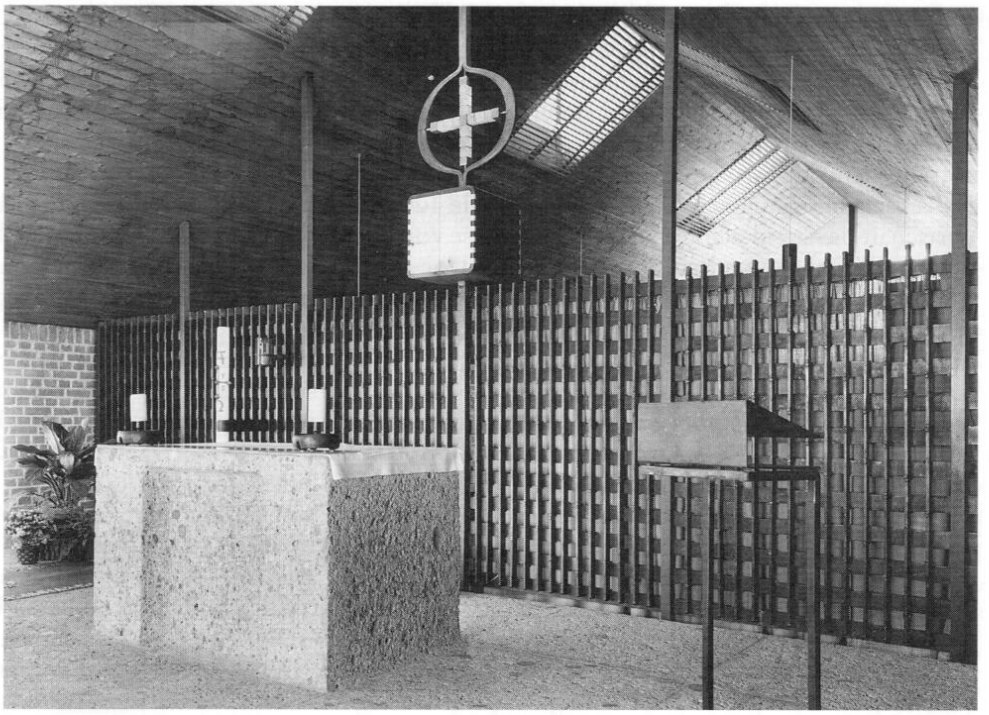


*Gittertrennwand von Manfred Bergmeister, 1966, in der Klosterkirche des Karmel auf dem Areal des ehemaligen Konzentrationslagers in Dachau.*
Foto: Peter Hinz-Rosin, Grafing

bronzenen Kreuzscheibe von gut einem Meter Durchmesser gehalten wird. Zur Gestaltung von Zelebrationsaltar, Ambo und Osterleuchter in der Nikolauskirche von Argelsried, Gemeinde Gilching, verwendete Bergmeister 1996 rechtwinklig montierte Metallstreifen, die auf annähernd quadratischen Metallplatten aufruhen und beim Altar eine Steinplatte tragen. Dabei wurde versucht, eine weitgehende Harmonisierung mit dem Kirchenpflaster zu erreichen. Im gleichen Jahr fertigte er für die Anlage des ehemaligen Klosters Indersdorf handgeschmiedete Gittertüren, deren vertikale Stäbe an dünne Lanzen erinnern, die in die Halterungen der horizontalen Bänder gesteckt sind.
Die »Bergmeister'schen Details – es kann eine Metallverbindung, ein Schloß, ein Griff, ein Scharnier oder eine Türangel sein – sind mit großer technischer Präzision und Meisterschaft ausgeführt, und als solche sind sie Beispiele für die Ästhetik handwerklichen Könnens. In ihnen liegt – wie ich denke – die Kontinuität seiner Gestaltung, die sich trotz stilistischer Veränderungen immer treu geblieben ist«, schrieb Peter Nickl, Leiter der Galerie Handwerk in München, 1997 in Bergmeisters Monographie und endete mit dem Kompliment: »Sie zeigen die Hand des wahren Meisters.«

Literaturhinweis:
*Klaus Pracht:* Manfred Bergmeister – Schmiedearbeiten, Smithery, Les oeuvres forgées. Tübingen/Berlin 1997.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Lothar Altmann, Glockenstraße 14, 82110 Germering

# *Der »Amper-Canal«*

## Projekt eines Kanals von Fürstenfeldbruck nach München (1821–1827)

*Von Dr. Michael Stephan*

Spricht man heute von einem Kanal in Bayern, denkt jeder sofort an den Rhein-Main-Donau-Kanal, der seit 1921 (Gründung der Rhein-Main-Donau AG) mit vielen Unterbrechungen als moderne Großschifffahrtstraße gebaut worden ist.[1] Wird doch noch heute, zehn Jahre nach der Eröffnung des Kanals am 25. September 1992, heftig um den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen gestritten. Für die Befürworter und Betreiber des Projekts würde damit endlich die letzte Engstelle der 3500 Kilometer langen Wasserstraße von der Nordsee ins Schwarze Meer beseitigt werden. Die Kritiker sprechen dagegen von einem gigantischen Zerstörungsprojekt mit marginalem volkswirtschaftlichen Nutzen.

Auch der viel kleiner dimensionierte Vorgänger dieser Großschifffahrtsstraße, der in den Jahren 1834 bis 1846 errichtete »Ludwigs-Donau-Main-Kanal«[2], war zunächst umstritten, allerdings nicht aus Gründen des Naturschutzes, sondern im Hinblick auf Verlauf und technische Durchführung. Zudem wurde er durch den in Bayern vor allem durch Joseph von Baader propagierten Bau einer Eisenbahnverbindung grundsätzlich in Frage gestellt.[3]
Die Geschichte dieser beiden Kanäle[4] hat die Erinnerung an eine Reihe weiterer nicht realisierter Kanalprojekte aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts weitgehend verdrängt. Schon während der Regierungszeit von König Max I. (1806–1825) setzte eine lebhafte Diskus-

sion um den Ausbau der natürlichen und dem Bau von künstlichen Wasserstraßen nach dem Vorbild des französischen Kanalsystems[5] ein. Zahlreiche Kanalvorhaben wurden von Nationalökonomen und Ingenieuren,[6] aber auch von Amateuren und Projektemachern[7] erörtert. In dem damals zu einem großen Flächenstaat gewachsenen Königreich Bayern wurden die für die Wirtschaft des Landes entscheidenden Impulse von der Binnenschifffahrt erwartet.[8] In den Jahren zuvor hatte man unter Adrian von Riedl als Leiter der »Strassen- und Wasserbau-Direction« (1790–1805) noch verstärkt auf den Ausbau des Chausseenetzes gesetzt.[9] Riedls Nachfolger, der »Hydrotekt« Karl Friedrich von Wiebeking (1805–1817) setzte dagegen die Akzente neu, was auch schon in seiner Amtsbezeichnung zum Ausdruck kam: Generaldirektor des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus in Bayern. Wiebeking betrieb energisch die Kanalisierung der Flüsse als Transportwege. Er hatte nämlich berechnet, dass ein Pferd auf einer guten Chaussee allenfalls 15 Zentner Fracht zu ziehen vermochte, während bei der Treidelschifffahrt eine bis zu zehnmal große Menge befördert werden könnte. Sein Vorschlag aus dem Jahr 1811, die Regnitz bis Bamberg schiffbar zu machen, war dann auch eine der wichtigen Vorentscheidungen für den Bau des späteren Ludwigskanals durch Oberbaurat Heinrich Freiherrn von Pechmann (1774–1861),[10] der 1817 Nachfolger Wiebekings geworden war. In einer Denkschrift aus dem Jahr 1822 setzte sich Pechmann nicht nur mit Flusskanalisierung und mit einer schiffbaren Verbindung vom Main zur Donau auseinander, sondern darüber hinaus mit dem Ausbau eines Systems von Kleinschifffahrtskanälen für ganz Bayern.[11]

Unter den zahlreichen Vorschlägen Pechmanns findet man in dieser Denkschrift erstmals die Idee, auch München und die Amper bei Fürstenfeldbruck mit einem Kanal zu verbinden.[12] Der Kanal sollte das letzte Teilstück eines Transportweges bilden, der vom Ammertal über den Ammersee und weiter auf der Amper bis zum Kloster Fürstenfeld führen sollte. Ausgangspunkt von Pechmanns Überlegungen waren vor allem die großen Sandsteinbrüche an der Ammer beim Kloster Rottenbuch, die das für die expandierende Hauptstadt notwendige Baumaterial liefern könnte. Dazu kämen der Marmor des Ammergebirges, Kalktuff bei Polling, reichhaltige Steinkohlelager am Peißenberg sowie »das herrliche Bauholz, das in diesen Gegenden im Überflusse zu finden ist.«

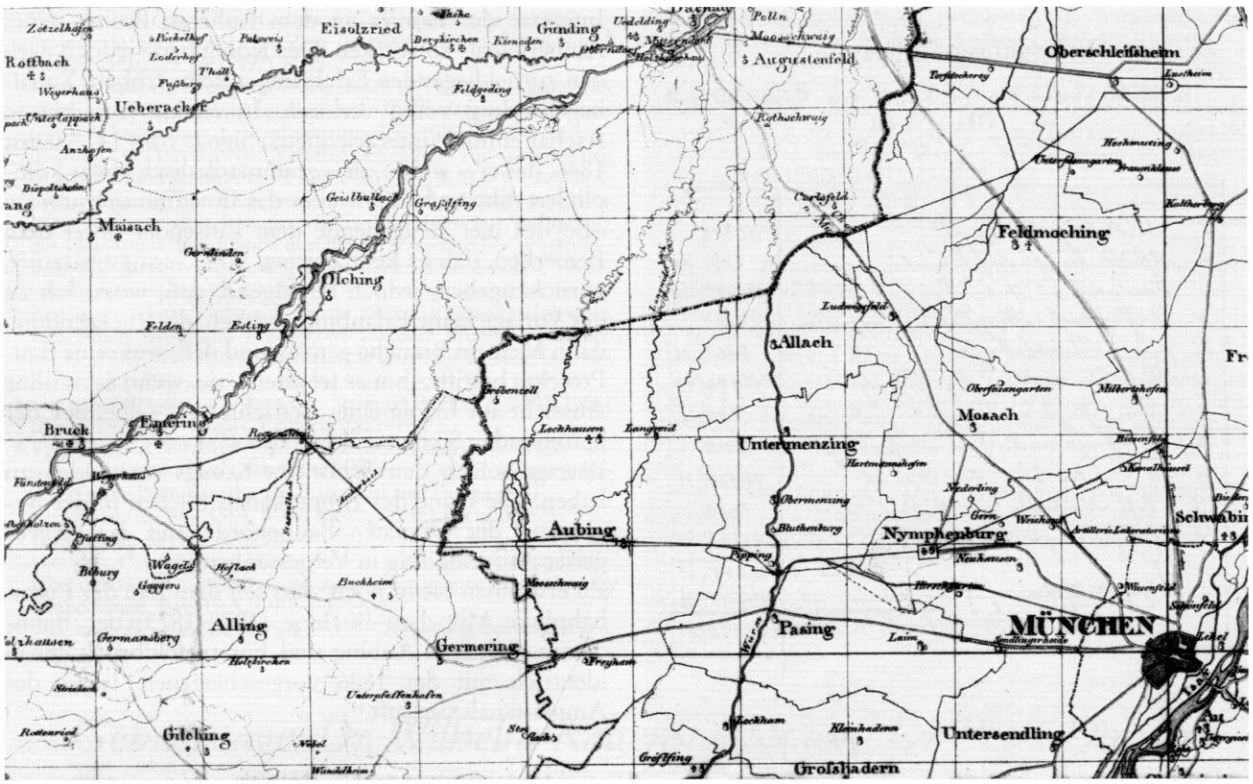
Für seine Idee konnte Pechmann auch Georg von Reichenbach[13] gewinnen, den Direktor des Ministerialbaubüros im Finanzministerium.[14] Nachdem er mit Pechmann die Gegend bereist hatte, stellte er am 16. November 1821 an das Finanzministerium einen entsprechenden Antrag auf Finanzierung des Projekts.[15] Unterstützung fand Reichenbach bei Leo von Klenze, seit 1819 Oberbaurat im Innenministerium und Hofbauintendant, dem auch die Lokalbaukommission der Landeshauptstadt unterstellt war. In einer 26-seitigen Denkschrift, datiert vom 5. Dezember 1821, geht Klenze, der auch mit Reichenbach die Gegend um Rottenbuch besucht hatte, vor allem auf die Qualität der dortigen Steinbrüche ein und beantragt deren Nutzung durch die Hofbauintendanz. Auf den Vorteil des neuen, von Reichenbach vorgeschlagenen Transportweges weist Klenze ausdrücklich hin.[16]

Am 5. Oktober 1822 bewilligte das Finanzministerium 3000 Gulden für die ersten Vorarbeiten des geplanten Projekts. Die Ausarbeitung wollte Reichenbach selbst vornehmen. Jedoch im Frühjahr 1824 erlitt Reichenbach, der rastlos von einem Projekt zum anderen reiste, einen Schlaganfall, der seine Arbeitsfähigkeit von nun an stark beeinträchtigte. Wegen der Krankheit Reichenbachs stellte Pechmann am 14. April 1825 den Antrag auf Übernahme der Vorarbeiten, wofür er einen Monat später auch die Genehmigung erhielt. Als Koreferent wurde ihm der Oberbaurat Leopold von Riedl[17] und als weiterer Mitarbeiter der Bauinspektor Ignaz Barraga[18] zugeteilt.

Am 28. September 1826 – Reichenbach war mittlerweile an den Folgen eines zweiten Schlaganfalls verstorben – legte Pechmann seinen Bericht (mit drei ausführlichen Beilagen und 13 Plänen) vor:

- Die erste Beilage beinhaltet eine »Abhandlung über den Nutzen dieser Wasserstraße«, die weitgehend identisch mit den Ausführungen Pechmanns in seiner gedruckten Denkschrift von 1822 ist.
- Die zweite Beilage, der eigentliche »Entwurf für die Schiffbarmachung der Ammer vom Ammersee bis Fürstenfeldbruck und für einen Kanal von Fürstenfeldbruck bis München« bringt die genaue Beschreibung des Verlaufs des »7 Stunden langen Kanals«. Er beginnt mit einer Schleuse oberhalb des Wehres bei Fürstenfeld und zieht sich dann in einer fast geraden und waagrechten Linie bis Roggenstein, wo ein Durchlasskanal beim Starzelbach eingeplant war. Hier macht der Kanal einen Knick in Richtung Aubing und weiter nach Pipping, wo er die Würm mittels eines Wehrkanals überquert. Dann führt der Kanal ein Stück entlang des schon bestehenden Nymphenburger Kanals, verlässt diese Linie aber bald, um den Nymphenburger Schlosspark herum, am Hirschgarten vorüber und dann gerade bis zum Marsfeld vor München.[19]
- Die dritte Beilage enthält die Kostenberechnung, die Pechmann bis auf den Kreuzer genau ausgeführt hat. Für die Schiffbarmachung der Amper setzte er 106.247 Gulden und 14 Kreuzer an, für den Kanal 385.028 Gulden und 27 Kreuzer. In dieser Kalkulation sind bereits alle Nebenkosten enthalten wie Zubauten (z. B. 15 Brücken über den Kanal, ein Schleusenwärterhaus bei Pipping) oder die Entschädigungen für den notwendigen Grunderwerb.

Die gesamten Unterlagen übersandte Innenminister Graf Armansperg am 18. Dezember 1826 über den Regierungspräsidenten Gabriel Bernhard von Widder an den Magistrat der Stadt München mit der Bitte um eine Stellungnahme. Zugleich sollte sondiert werden, ob Münchner Bürger sich an einer Aktiengesellschaft zur Finanzierung des Projekts beteiligen wollten.[20] Im Mai und noch einmal Anfang Juni 1827 wurde der Regierungspräsident um Beschleunigung der Angelegenheit aufgefordert. Erst als er dem Magistrat am 20. Juni 1827 eine Frist von 48 Stunden setzte, wurde noch am selben Tag die Einsetzung einer städtischen




*Topographische Karte (Ausschnitt) mit eingezeichneter Trasse des 1826 von Oberbaurat Heinrich Frhr. von Pechmann geplanten Amperkanals von Fürstenfeld über Roggenstein, Aubing, Pipping und Hirschgarten nach München. Pechmanns nächstes Projekt, der Kanal von München zur Donau (1827-1830), ist bereits auf diesem Plan grob mit einem Bleistiftstrich skizziert.* Foto: BayHStA, OBB KuPl 6848

Abordnung zugesagt, die mit Pechmann zu einem Ortstermin zur Amper und zum Ammersee fahren solle.

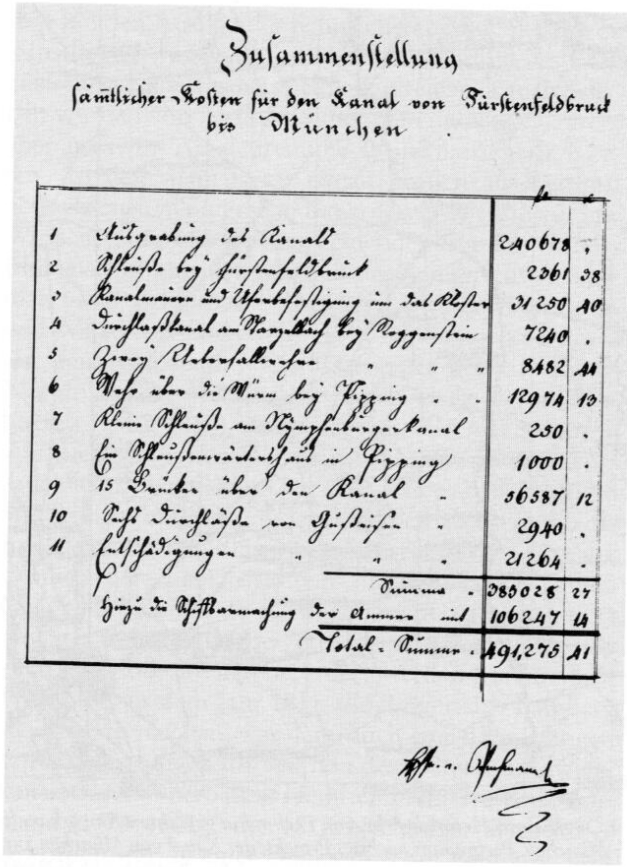
In der Zwischenzeit informierte Innenminister Armansperg am 21. Juni 1827 König Ludwig I., der seit seinem Regierungsantritt vor zwei Jahren großes Interesse an allen Kanalprojekten zeigte.[21] So hatte der König noch am 4. Juni 1827 aus Colombella in Italien an Armansperg geschrieben: »Der Gedanke eines Canals zwischen Fürstenfeldbruck und München, ferner zwischen München und der Donau, von dem bereits während dem Leben des unersetzten Reichenbachs die Rede, (...) sprach mich sehr an; ich wünsche bey meiner Rückkehr nach München Ihre Ansicht zu vernehmen, auf welche Weise beyde, und welcher zuerst, zu bewerkstelligen seyn dürften. Meiner Ansicht nach hätte die Stadt München einen Theil (aber welchen nach Billigkeit, vielleicht ⅛tel oder ½?) der Kosten zu tragen, das übrige die Kreise, durch welche sie kommen (...).« Zu Armanspergs Zwischenbericht vermerkte der König am 25. Juni 1827 mit einem eigenhändigen Signat, wie seine oft eigenwilligen Randvermerke in den Akten heißen, nur knapp: »Nach einiger Zeit zur Erinnerung.«[22]

Nach der Ortsbesichtigung durch die städtische Kommission, zu der Bürgermeister Klar, die Magistratsräte von Teng und Schindler sowie Baurat Himbsel gehörten, bedurfte es noch einmal am 13. August 1827 eines geharnischten Schreibens der Regierung mit Androhung einer Ordnungsstrafe, bis endlich am 30. August 1827 die Kommission ihr – negatives – Gutachten zu dem Kanalprojekt vorlegte. So wurde der von Pechmann angeführte wirtschaftliche Nutzen des Kanals bestritten. Den Ausschlag für die Ablehnung gaben aber die zu hohen Kosten: »Eben so kann es die Kommission nicht für rathsam finden, daß gegenwärtig, wo die Gemeindekasse ohnehin so sehr in Anspruch genommen ist, auch noch dieses ebenso kostspielige als gewagte Unternehmen auf Kosten der Stadt vollzogen werden soll.« Auf der Grundlage dieses Gutachtens lehnte auch der Münchner Magistrat einen Tag später das Kanalprojekt ab.

Pechmann versuchte noch einmal in einer 20-seitigen Stellungnahme vom 18. September 1827 das Projekt zu retten. Zunächst kritisierte er an dem Kommissionsgutachten, dass Baurat Probst als Unterzeichner auftaucht, obwohl gar nicht er, sondern Baurat Himbsel bei dem Ortstermin dabei gewesen war. Dann machte er aber konkrete Vorschläge zur Verringerung der Kosten auf 338.008 Gulden und 27 Kreuzer.

Pechmanns Versuch blieb vergeblich. Innenminister Armansperg schlug – Bezug nehmend auf den Erinnerungsvermerk des Königs vom 25. Juni - am 6. Oktober 1827 vor, erst den Hauptkanal zwischen Donau und Main, dessen Projektierung mittlerweile angelaufen war, fertig zu stellen. Daraufhin ließ man die Sache wohl auf sich beruhen, denn der Akt der Obersten Baubehörde bricht hier ab.

Parallel zur Projektierung des Main-Donau-Kanals hatte sich Pechmann inzwischen auch dem zweiten von König Ludwig I. in seinem Brief aus Colombella angesprochenen Kanalprojekt zugewandt: der Verbindung von München zur Donau.[23] Schon in seiner Denkschrift von 1822 hatte Pechmann im Zusammenhang mit sei-



Zusammenstellung
sämtlicher Kosten für den Kanal von Fürstenfeldbruck bis München.

| | | fl | c |
|---|---|---|---|
| 1 | Ausgrabung des Kanals | 240678 | . |
| 2 | Abkäufe bey Fürstenfeldbruck | 2361 | 38 |
| 3 | Kanalmauer und Uferbefestigung im Thal Kleper | 31250 | 40 |
| 4 | Durchlaßkanal am Mangelbach bey Reggenstein | 7240 | . |
| 5 | Zwey Uebergangsbrücken " " " | 8482 | 44 |
| 6 | Wehr über die Würm bey Pöcking | 12974 | 13 |
| 7 | Kleine Abläufe am Nymphenburgerkanal | 250 | . |
| 8 | Ein Abflußverrächdeichel in Pöcking | 1000 | . |
| 9 | 15 Brücken über den Kanal | 36587 | 12 |
| 10 | Acht Durchlässe von Gußeisen | 2940 | . |
| 11 | Entschädigungen " " " | 21264 | . |
| | Summa | 383028 | 27 |
| | Hiezu die Schiffbarmachung der Ammer mit | 108247 | 14 |
| | Total-Summa | 491,275 | 41 |

*»Zusammenstellung sämtlicher Kosten für den Kanal von Fürstenfeldbruck bis München«. Beilage zum Bericht von Oberbaurat Heinrich Frhr. von Pechmann vom 28. September 1826. Die Totalsumme von 491.275 Gulden und 41 Kreuzer setzt sich aus den Kosten für den Kanal und den für die »Schiffbarmachung der Ammer« zusammen.*
Foto: BayHStA, OBB 10661

nem Vorschlag eines Amperkanals geschrieben: »Allein noch ungleich wichtiger würde die Fortsetzung dieses Kanals in die Donau seyn. (...) Dieser Kanal, in Verbindung mit jenem zwischen dem Rhein und der Donau, würde von kaum zu berechnendem Nutzen seyn. Er würde einen großen Theil des südlichen Baierns mit den fruchtbarsten Gegenden des Königreichs verbinden, und beinahe alle Fehler der Lage der Hauptstadt, die in einer ziemlich unfruchtbaren Gegend, entfernt von jedem schiffbaren Flusse liegt, verbessern.«[24]
Auch dieses Projekt arbeitete Pechmann in den folgenden Jahren mit Plänen, Kostenberechnung und Finanzierungsvorschlag einer Aktiengesellschaft fertig aus.[25] Um die Mitte des Jahres 1830 erhielt er jedoch die Aufforderung, auch dieses Kanalprojekt zurück zu stellen und sich nun ganz der Realisierung des Hauptkanals von der Donau zum Main zu widmen.[26]
Während der Bauzeit des Ludwigskanals in den Jahren 1834 bis 1846 wurde von den anderen Kanalplänen immer weniger gesprochen und am Ende überhaupt nicht mehr. Im Wettlauf mit dem 1835 einsetzenden Eisenbahnbau in Bayern erwies sich der Kanalbau bald als wirtschaftliche Fehlkalkulation.
Bauinspektor Ignaz Barraga, der Mitarbeiter Pechmanns, versuchte am 30. Juni 1846 mit einer Eingabe und einem beiliegenden Gedicht seines Sohnes Franz (der als »compositeur« unterschreibt), noch einmal das Interesse des Königs an dem früheren Projekt eines Amperkanals zu wecken. Der König hatte jedoch nach den zurückliegenden Erfahrungen seine frühere Kanalbegeisterung völlig verloren. In einem von ihm in Aschaffenburg unterzeichneten Signat vom 14. August 1846, das er – wie so oft – grammatikalisch etwas kompliziert diktiert hatte, wies er das Innenministerium an: »Beydes hier Beygehende dem Einsender unter dem Bemerken, daß es kein Zeichen von Geringschätzung, zurückzugeben, jedoch beyfügend, daß, wozu Ich zu der Vorlage keine Erlaubniß gegeben, die Rücksendung dann Meinem Brauche gemäß, und daß, was seine Bau-Projekte betrifft, ihm es freystehe, sie, wenn auch ohne Aussicht auf Erfolg eines Bedachtes auf selbe, bey der betreffenden Stelle zu übergeben.«[27]
Barraga schien den Wink des Königs verstanden zu haben. Die Pläne des Amperkanals blieben in der Registratur der Obersten Baubehörde und das Projekt geriet nun endgültig in Vergessenheit.
Zu erwähnen bleibt noch, dass seit dem Bau der Eisenbahnlinie München–Buchloe (1870–1873) der Bahndamm zwischen Aubing und Fürstenfeldbruck genau identisch mit der 1826 vorgeschlagenen Trasse des Amperkanals verläuft.[28]

Anmerkungen:

1 Vgl. aktuell: *Alexander Gall,* »Gute Straßen bis ins kleinste Dorf!« Verkehrspolitik und Landesplanung 1945–1976, in: *Thomas Schlemmer* und *Hans Woller (Hrsg.),* Bayern im Bund. Band 1: Die Erschließung des Landes 1949-1973 (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, Band 52), München 2001, v.a. S. 187–200 (Abschnitt »Der Rhein-Main-Donau-Kanal«).

2 *Helmut-Eberhard Paulus,* Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal, Wasserstraße und Landschaftsdenkmal, in: Jahrbuch der Bayerischen Denkmalpflege 41 (1987), München 1991, S. 157–165.

3 Vgl. zuletzt *Stefan Deutinger,* Joseph von Baader und die Frühzeit der Eisenbahn in Bayern 1800–1835 (Forschungen zur Landes- und Regionalgeschichte, Band 1), St. Ottilien 1997, v. a. S. 29f.

4 *Kurt Töpfer,* Die Idee der Wasserstraße bleibt lebendig. Die Main-Donau-Verbindung in Geschichtsschreibung und Planung durch 12 Jahrhunderte, in: Schönere Heimat 82 (1993), S. 7–12.

5 Bereits 1681 war der bis heute funktionstüchtige Canal du Midi zwischen dem Mittelmeer und dem Atlantik fertig gestellt.

6 So z. B. das groß angelegte Werk eines Ingenieur-Geographen aus dem Topographischen Bureau (Vorläufer des heutigen Vermessungsamtes): *J. Hieronymus Stolz,* Entwurf eines Systems schiffbarer Canäle im Königreich Bayern, und besonders eines Diagonal-Canals von Traunstein bis Bamberg. Mit einer Canal-System-Carte, München 1828.

7 So erschien z. B. nach dem Anschluß Tirols an das Königreich Bayern folgende nicht ganz ernst zu nehmende Denkschrift: *[Niklas Hilarius] Graf von Portia,* Eine Wasserstrasse von München nach Tyrol und an den Bodensee könnte allein bey fallendem Preise dem baierischen Getreide einen dauernden und vortheilhaften Absatz sichern, auch in Jahr und Tag vollendet seyn, München 1808. – Vgl. hierzu: *Hans Michael Voelckel,* Eine Wasserstraße von München nach Tyrol und an den Bodensee. Ein Kanal über den Brenner in Eysack und Etsch, in: Der Schlern. Monatszeitschrift für Südtiroler Landeskunde 61 (1987), S. 485–494.

8 *Hans-Peter Schäfer,* Bayerns Verkehrswesen im frühen 19. Jahrhundert, in: *Rainer A. Müller (Hrsg.),* Aufbruch ins Industriezeitalter, Band 2 (Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur Nr. 4), München 1985, S. 308–322; v. a. S. 316ff. (Binnenschiffahrt und Wasserbaumaßnahmen des Königreichs Bayern im frühen 19. Jahrhundert).

9 *Adrian von Riedl,* Reiseatlas von Baiern, München 1796–1803. – Vgl. aber auch die Ergebnisse seiner langjährigen Erfahrungen im Wasserbau: ders., Stromatlas von Baiern. Donau-Strom, Inn, Isar, Iller, Lech, Loisach, Ammerfluß. Hydrographische Karte in 4 Blättern, München 1806.

10 Vgl. seinen Personalakt: BayHStA, OBB 5779.

11 *Heinrich Freiherr von Pechmann,* Ueber den frühern und den gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Strassenbaues im Königreich Bayern, München 1822.

[12] Ebd., S. 113–118. – Vgl. *Gottfried Zöpfl,* Bayerische Schiffahrtsprojekte in alter und neuer Zeit, in: Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt, 29. Jg. (1897), S. 98–100.

[13] *Stephan Kellner,* Georg von Reichenbach (1771-1826) – Industriespion und Erfindergenie, in: *Rainer A. Müller (Hrsg.),* Unternehmer – Arbeitnehmer. Lebensbilder aus der Frühzeit der Industrialisierung in Bayern (= Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur Nr. 7), München 1985, S. 81–91. – Reichenbach gehörte zu den Befürwortern von Kanalprojekten und hatte selbst 1819 eine vierzehntägige »Recognitionsreise zur Verbindung der Donau mit dem Rheine durch eine Wasserstraße« unternommen und darüber Tagebuch geführt (Deutsches Museum, Handschriftensammlung, Nr. 5932).

[14] Erst unter König Ludwig I. wurde 1825 das gesamte Bauwesen dem Innenministerium zugewiesen, aus dem Ministerialbaubüro entstand 1830 die Oberste Baubehörde unter der Leitung Leo von Klenzes (bis 1843).

[15] Das ganze Projekt ist bestens überliefert in: BayHStA, OBB 10661 (Betreff: »Amper-Canal«, Laufzeit: 1821–1827).

[16] Vgl. *Winfried Nerdinger (Hrsg.),* Leo von Klenze. Architekt zwischen Kunst und Hof 1784-1864, München 2000; Erwähnung finden nur die Planungen für den Ludwigskanal (S. 442-446).

[17] Personalakten: BayHStA, Minn 35580, OBB 1374 und 1375.

[18] Personalakt: BayHStA, OBB 461.

[19] Von den 13 erwähnten Plänen ist nur noch eine topographische Übersichtskarte überliefert mit blau eingezeichneter Trasse des Amperkanals: BayHStA, OBB KuPl 6848.

[20] Vgl. auch den entsprechenden Akt der Regierung des Isarkreises: Staatsarchiv München, RA 1119 (Betreff: »Die Wasserstraße vom bayerischen Gebirge durch den Ammersee nach München«).

[21] *Heinz Gollwitzer,* Ludwig I. von Bayern. Eine politische Biographie, München 1986, v. a. S. 657-661 (Kapitel »Kanalbau«).

[22] Fehlt (wie einige weitere aus den Akten der Obersten Baubehörde) in der Edition der Signate: Signate König Ludwigs I., ausgewählt und eingeleitet von *Max Spindler,* herausgegeben von *Andreas Kraus,* Band 1: 1825-1831, München 1987.

[23] *Michael Stephan,* Der Kanal von München zur Donau. Planungen für ein Wasserstraßenprojekt quer durchs Dachauer Land aus dem frühen 19. Jahrhundert, in: Katalog »Landpartie«, hier: Wege und Straßen. Ausstellungen im Bezirksmuseum und Gemäldegalerie Dachau, Dachau 2002, S. 102–105.

[24] *Pechmann,* 1822, S. 118f.

[25] Vgl. BayHStA, OBB 10923 und 10924.

[26] Auf Anregung von König Ludwig I. publizierte er das Kanalprojekt in einem Text- und Atlasband: *Heinrich von Pechmann,* Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Rhein, München 1832; ders. Atlas zu dem Entwurf für den Kanal von der Donau an den Main, München 1832.

[27] BayHStA, OBB 10661.

[28] Vgl. *Roland Bartmann,* Die Projektierung und Erbauung der Eisenbahnlinie München–Buchloe im Bereich des Landkreises Fürstenfeldbruck, in: Amperland 17 (1981), S. 186–189.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Michael Stephan, Gernotstraße 1, 80804 München

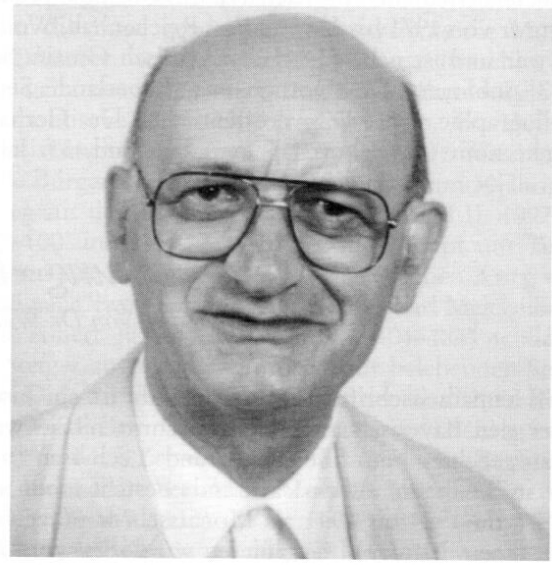
# *Geburtstage: Dr. Wilhelm Kaltenstadler und Dr. Peter Dorner*

*Von Prof. Dr. Wilhelm Liebhart*

Es ist gute Tradition, langjährigen und bewährten Mitarbeitern die Ehre zu erweisen, wenn sie einen »runden« Geburtstag feiern können. Es spricht für die beiden »Jubilare«, dass sie kein Aufhebens machten und die 65. Geburtstage vorübergehen ließen. So können wir Dr. Wilhelm Kaltenstadler, geboren am 22. September 1936 in Affing bei Aichach, bereits zum 66. Geburtstag gratulieren. Dr. Peter Dorner, geboren am 9. April 1937 in München, gerade noch rechtzeitig zum Jahresende zum 65. Geburtstag. Beide sind unserer Zeitschrift eng verbunden.

## *Wilhelm Kaltenstadler*

Dr. Wilhelm Kaltenstadler hat ein wissenschaftliches Œuvre vorzuweisen, das durch seine Bandbreite überrascht und sicherlich in der spezialisierten Wissenschaftswelt der Moderne ungewöhnlich ist. Er studierte von 1958 bis 1969 Philosophie, Geschichte, Wirtschaftsgeschichte und Volkswirtschaft in Augsburg (St. Stephan), München, Wien, Erlangen und Florenz. In Wien promovierte er 1966 im Fach Wirtschaftsgeschichte über die »Bayerisch-österreichische Handelspolitik im 18. Jahrhundert«. 1970/1971 war er Assistent bei Prof. Dr. Rubner in Regensburg, von 1972 bis 1974 Akademischer Rat für Wirtschaftsgeschichte am Institut für Alte Geschichte an der LMU in München. Dies erklärt, dass er nicht nur über wirtschafts-handelsgeschichtliche Themen des Mittelalters und der Neuzeit, sondern auch über Themen der antiken Geschichte publizierte. Aber nicht genug. Seiner bayerischen Heimat, insbesonders ihrer Volkskunde, widmete er die Mehrzahl seiner Aufsätze, unter anderem im Aichacher Heimatblatt und im Amperland. Sein Spezialgebiet ist das Haberfeldtreiben. Seine Gesamtbibliographie zählt



*Dr. phil. Wilhelm Kaltenstadler*

über 50 Titel. Das Sprachtalent ist seit 1998 Honorarprofessor der Braca-Karic-Universität in Belgrad. Dass er dadurch zur Völkerverständigung beiträgt, versteht sich von selbst. Deutschland erfreut sich ja traditionell in Serbien bedingt durch die beiden Weltkriege keines großen Ansehens. Seinen »Brotberuf« fand Dr. Kaltenstadler seit 1974 als Lehrer und Erwachsenenbilder in bekannten Privatschulen in Dachau und München. In den letzten Jahren entwickelte er sich zum kundigen Kenner der Informatik. Wir empfehlen einen Blick ins Internet (www.kalten.de). Dort finden sich neuerdings auch frühe Gedichte von 1955 bis 1966 und ein Gedichtzyklus von 2001. Wie bemerkenswert die Natur ihre Talente verteilt.