

## NDB-Artikel

**Konz, Otto** Wasserbauingenieur, \* 24.5.1875 Tübingen, † 15.6.1965 Stuttgart.  
(evangelisch)

### Genealogie

V Gottlieb (1848–1916), Bäckermeister in Simmozheim, dann in T., aus Müllerfam.;

M Luise (1848–1905), T d. Löwenwirts u. Stiftungspflegers Michael Gottlob Beck in Steinenbronn u. d. Anna Kath. v. Au;

• 1903 Antonie (\* 1880), T d. Metallwarenfabr. Hermann Weißenburger in Cannstatt u. d. Helene Nathan;

S Fritz (\* 1904), Dr.-Ing.

### Leben

K. nahm nach Schulbesuch in Tübingen und Reutlingen 1893 das Studium des Bauingenieurwesens an der TH Stuttgart auf, das er 1897 mit der 1. Staatsprüfung abschloß. Die 2. Staatsprüfung folgte 1901 nach dreijährigem Vorbereitungsdienst als Regierungsbauführer. Danach war er in der Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau tätig. 1905 erfolgte seine Versetzung zum hydrographischen Büro der Ministerialabteilung, das mit den Vorarbeiten für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn beauftragt war. Damit eröffnete sich K. die Möglichkeit, ein großes Bauvorhaben mit allen technischen Einzelheiten und wirtschaftlichen Auswirkungen zu planen und später, nach Erweiterung der Planung bis Plochingen (1920–58) sowie für den Verkehr mit 1 200 t-Schiffen, auch auszuführen. Vor seiner Berufung in das neu eingerichtete, der Ministerialabteilung unmittelbar unterstellte Kanalbauamt Stuttgart war K. zwischenzeitlich stellvertretender Leiter der Straßen- und Wasserbauinspektion Ulm (1912) und anschließend als technischer Kollegialrat 1913-18 Wasserrechtsdezernent der Schwarzwaldkreisregierung in Reutlingen.

Der Neckarausbau konnte erst nach Übergang des Neckars von Mannheim bis Plochingen auf das Reich gemäß Artikel 97 der Reichsverfassung von 1919 realisiert werden. Bei den vorbereitenden Verhandlungen, vor allem über die endgültige Festlegung des Entwurfs, der Baukosten und ihrer Verteilung auf das Reich und die Anliegerstaaten, hat K. bis zu seiner kommissarischen Berufung in den Reichsdienst als Leiter des Kanalbauamtes in Stuttgart mit großem Geschick mitgewirkt. Sie erfolgte 1920 mit der Einrichtung der Neckarbaudirektion. Nach Gründung der Neckar AG, die vor allem für die Bereitstellung der Mittel für die laufenden Baukosten und für Ausbau

und Betrieb der Wasserkraftanlagen verantwortlich war, wurde K. 1921 Mitglied des Vorstands dieser Gesellschaft. Die endgültige Übernahme in den Reichsdienst erfolgte 1922, nachdem K. Aufbau, Betrieb und Zuständigkeiten dieser von den bestehenden norddeutschen Kanalbaudirektionen erheblich abweichenden Mittelbehörde geklärt hatte. Nach Übergang des Ausbaus an die Neckarbaudirektion wurden die Bauarbeiten an 7 Staustufen eingeleitet. Die Ausführung des Neckarausbaues dauerte mehrere Jahrzehnte. Sie wurde mehrfach neueren Erkenntnissen angepaßt. 1952 wurde mit der Fertigstellung der Staustufe Heilbronn der Streckenabschnitt bis Heilbronn abgeschlossen. 1958 wurde der Hafen Stuttgart erreicht. K. wurde als „Vater des Neckarkanals“ gefeiert. Seine durch die Nationalsozialisten 1938 bewirkte vorzeitige Versetzung in den Ruhestand war bereits 1946 mit der Wiedereinsetzung als Leiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Stuttgart beendet worden. Die endgültige Versetzung in den Ruhestand erfolgte 1949.

In den letzten Jahrzehnten seines Lebens beschäftigten K. der Anschluß der Neckarwasserstraße an die Donau und der Donau-Bodensee-Kanal (Ulm-Friedrichshafen). Mit der Verbindung Plochingen-Ulm beabsichtigte K. auch, eine Aufhöhung der Niedrigwasserführung des Neckars zu erreichen. Als Alternative hierfür schlug er in den letzten Jahren vor seinem Tode die Schaffung von Speicherbecken oberhalb der Filmmündung bei Wernau vor, die gleichzeitig dem Hochwasserschutz dienen sollten. Besondere Beachtung haben die von ihm vorgeschlagenen Hebewerke zur Überwindung größerer Wasserspiegel-Unterschiede gefunden (Trogwagenfahrt auf flachgeneigten Längsbahnen). K. hat die Entwicklung dieser neuartigen Bauweise durch eigene Beiträge gefördert und sie als technisch und wirtschaftlich günstigste Lösung für die Ausführung von Anschlußstrecken vorgeschlagen. Eine Weiterführung der Neckarwasserstraße bis zur Donau war in diesem Zeitabschnitt nicht mehr durchzusetzen. Jedoch konnte K. noch in seinen letzten Lebensjahren erfahren, daß mit dem Hebewerk in Ronquières (Belgien), das 68 m Hubhöhe aufweist, seine Ideen praktisch verwirklicht wurden.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E. h. (Stuttgart 1929);

Prof.titel (1955);

Gr. Bundesverdienstkreuz mit Stern (1958).

### **Werke**

Vergebung größerer Tiefbauten, Verfahren u. Vertragsbedingungen, 1929;

Donau-Bodensee-Kanal Ulm-Friedrichshafen, 1950;

Neckar-Donau-Kanal Plochingen-Ulm, 1954;

Was ist am Neckar noch zu tun?, in: Stuttgarter Ztg. v. 23.5.1960 (mit Fritz Konz);

Vorschlag f. d. Verstärkung d. Wasserführung d. Neckars ab Plochingen, Vortrag 1961;

Lebenserinnerungen, 1967 (P).

### **Literatur**

Der Bau d. Neckarkanals, 1928;

dass., 1949;

Staustufe Heilbronn, 1952;

Schnitzer-Fischer, Planmäßige Wasserwirtsch. d. Neckars u. d. Oberen Donau, 1941;

Neckarkanal, 1935;

Rhdb. (P).

### **Portraits**

in: Baden-Württemberg, 1955, H. 6, S. 44.

### **Autor**

Arthur Röhnisch

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Konz, Otto“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 561-562  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---