

C. Wirtschaftsbeziehungen der Städte Nürnberg und Fürth.

I. Güterverkehr.

Im Jahre 1910 belief sich der Gesamtgüterverkehr in Bayern auf $9\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen in Empfang und $3\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen in Versand, so daß sich ein Verhältnis von 3:1 ergibt. Nürnberg und Fürth empfangen hievon 1 981 511 t und versandten 452 858 t; es beträgt also der Versand etwa $\frac{1}{4}$ des Empfangs.

Im Bezuge Bayerns steht oben an die Kohle. Bayern führte 1910 $5\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen Kohle ein; davon kamen etwa 850 000 t nach München und 550 000 t nach Nürnberg und Fürth und zwar 397 803 t Steinkohlen und 129 381 t Braunkohlen; das ist mehr als der vierte Teil des ganzen Güterempfangs der beiden Städte und $\frac{1}{10}$ der gesamten Kohleneinfuhr in Bayern.

Empfangs-
mengen.

Eisen und Stahl nehmen unter den von auswärts hierher gelangenden Massengütern mit 230 644 t den 3. Rang ein. Auf gleicher Höhe hält sich die Holzeinfuhr; sie betrug i. J. 1910 231 527 t.

Hervorragend ist auch die Einfuhr von Getreide mit 60 925 t.

In Nr. 70 ihres Warenverzeichnisses bringt die Eisenbahnstatistik in den Empfangsverkehr noch 93 873 t der verschiedensten Güter, unter denen vor allem Umzugsgut in Betracht kommt. Die übrigen Güter erscheinen, wie vorstehende Statistik ausweist, alle in geringeren Mengen.

An erster Stelle in Versand stehen Eisen und Eisenwaren, Stahl und Stahlwaren mit 124 373 t; hieran ist vorwiegend die Maschinenindustrie mit 37 421 t beteiligt. Daran reiht sich mit 76 778 t die Ausfuhr von Düngemitteln. Die 3. Stelle nimmt das Bier ein. Nürnberg brachte mit Fürth i. J. 1910 35 862 t Bier zum Versand.

Versand-
mengen.

Sammelgüter, d. i. größtenteils die sogenannten Nürnberger Waren (Bleistifte, Lebkuchen, Spielwaren), wurden 32 832 t versandt. Papier- und Steinindustrie sind mit je 10 000 t beteiligt. Von den eingeführten 9700 t Hopfen gingen 8800 t wieder ab. Bezüglich der übrigen nur in kleineren Mengen ausgeführten Güter gibt die Statistik näheren Aufschluß.

Woher kommen nun all die Güter und wohin werden sie versandt?

Empfangs-
gebiete.

Ein Blick auf die beiliegende Tafel genügt um zu erkennen, daß der Schwerpunkt des Empfangsverkehrs der Städte Nürnberg und Fürth im Norden und Nordwesten des Deutschen Reiches liegt. Beinahe $\frac{5}{8}$ des gesamten Verkehrs nimmt mit 892 732 t Nordbayern, d. i. zum weitausgrößten Teil die nächste Umgebung von Nürnberg und Fürth, weg. In dieser Gütermenge stehen an erster Stelle die Bedarfsartikel der Bautätigkeit, so Sand, Steine, Erde usw., mit 482 457 t. Davon sind allein 312 417 t Backsteine, die aus den Ziegeleien der nächsten Umgebung, so aus Behringersdorf, Reichelsdorf, Borsdorf, Siegeltsdorf usw., stammen. Als weitere Baumaterialien kommen noch 18 693 t Zement, 13 627 t Kalk und 8 340 t Gips aus Nordbayern hierher. Derselbe Bezirk liefert auch eine bedeutende Menge Holz 150 525 t und zwar 80 222 t Stammholz, 31 370 t Nutzholz und 33 539 t Brennholz.

Auch bei dem Getreideverkehr ergibt sich, daß die nähere Umgebung Nürnbergs die Hauptmenge mit 45 621 t liefert. Die hohe Summe im Empfang von Holz findet ihre Erklärung darin, daß ein beträchtlicher Teil davon im Austauschverkehr der verschiedenen Bahnhöfe Nürnbergs hin und her geschoben wird. Dasselbe gilt auch von Kohlen und Eisen mit 39 609 t bzw. mit 55 179 t.

An den übrigen Empfangsgütern liefert Nordbayern nur geringe Mengen.

Als weitere nördliche Bezirke kommen in Betracht Mecklenburg, die Häfen Rostock bis Flensburg, Schleswig-Holstein,

die Elbhäfen, Weserhäfen, Emshäfen, Hannover, Magdeburg, Merseburg, die Thüringischen Staaten, Westfalen, dann Schweden und Norwegen sowie Dänemark.

Der Empfang aus diesen Gebieten beläuft sich auf 99 964 t. Weitans das Hauptgut ist Eisen mit 20 005 t. Hauptbezugsquelle sind Westfalen mit 10 773 t und die Thüringischen Staaten mit 4 622 t. An zweiter Stelle stehen Braunkohlen aus den thüringischen Braunkohlenrevieren in der Höhe von 17 275 t. Für Zucker, der mit 10 290 t im Empfang erscheint, kommen Halle, Magdeburg, Moosigtal als Bezugsgebiete in Frage. Die großen Papierfabriken des sachsen-meiningischen Teils des Frankenwaldes liefern etwa 4 000 t Papier und die Thüringischen Staaten Steine in gleicher Menge hierher.

Die Hauptrolle im Empfang von Kohle und Eisen, unserer wichtigsten Rohstoffe, spielen die nordwestlichen Bezirke. Dazu gehören Hessen-Nassau, Oberhessen, Westfälisch-Ruhrrevier, Rheinisch-Ruhrrevier, Rheinprovinz links und rechts vom Rhein, Saarrevier, die Rheinhafenstationen Duisburg, Ruhrort und Hochfeld, Großherzogtum Hessen, Mannheim, Ludwigshafen sowie Luxemburg, Holland, Belgien, England. Aus diesen Gebieten bezogen Nürnberg und Fürth im Jahre 1910 407 062 t und zwar an Steinkohlen 224 991 t und an Eisen 95 336 t; die meisten übrigen größeren Gütermengen stammen von den Umschlagshäfen Mannheim, Frankfurt, Gustavsburg und Mainz; sie bewegen sich zwischen 2 000—10 000 t.

Aus dem Nordosten des Deutschen Reiches mit den Bezirken Ost- und Westpreußen, ost- und westpreußischen Häfen, Pommern und pommerischen Häfen, Posen, Oppeln, Breslau, Berlin, Brandenburg, Königreich Sachsen, Bezirk Leipzig sowie Russisch-Polen bezogen Nürnberg und Fürth 181 446 t und zwar vor allem wieder Steinkohlen mit 109 781 t aus den Bezirken Sachsen und Oppeln sowie Eisen mit 20 311 t.

Unter den sonstigen Gütern sind noch Papier mit etwa 8 000 t, leere Fässer mit 7 700 t und schließlich Sammelgut mit 6 500 t zu erwähnen.

Zu den östlichen Bezirken rechnen wir Rußland, Bukowina, Galizien, Rumänien, Serbien, Bulgarien, Griechenland, Türkei, Ungarn und die übrigen österreichischen Gebiete. Von Böhmen wurde uns im Jahre 1910 die Braunkohle geliefert mit 90 088 t und die nicht geringe Menge Steinkohle mit 38 327 t. Aus den holzreichen Ländern Böhmens und Österreichs kamen 5 908 t Holz, in der Hauptsache Stamm- und Nutzholz. Ein wichtiges Einfuhrgut, namentlich aus Galizien, bildete Petroleum mit 4 420 t. Als ein Spezialgut, das vor allem auch aus Galizien in den Handel gebracht wird, sind Eier zu nennen. Etwa 3 340 t kamen im Jahre 1910 davon nach Nürnberg und Fürth, d. s. etwa 65 Millionen Stück im Werte von $3\frac{1}{4}$ Millionen Mark. Was die Einfuhr von Getreide aus dem Auslande angeht, so lieferten Böhmen und Österreich 4 260 t, worunter 3 314 t, also etwa $\frac{3}{4}$, Malz.

Wie für den Empfang der Städte Nürnberg und Fürth im Norden der nördliche Teil Bayerns, so kommt für den Süden Südbayern in Betracht. Es lieferte 154 548 t und zwar 64 313 t Holz, 25 812 t Erde und Steine, 10 787 t Eisen und etwa je 7 000 t Getreide und Papier. Ein wichtiges Gut, das Nürnberg und Fürth von der Holledau beziehen, ist Hopfen; im Jahre 1910 wurden von da 4 220 t eingeführt.

Zu den südlichen Bezirken ist auch Italien zu rechnen. Von den aus diesem Lande eingeführten 3 672 t fallen auf Marmorsteine 1 347 t und auf Obst und Südfrüchte 1 187 t.

Der Bezug aus der Schweiz stellt sich auf nur 1 166 t; als Hauptgut ist Teer und Pech mit 441 t zu erwähnen.

Aus den Bezirken im Westen, aus Elsaß-Lothringen, bayer. Pfalz, Baden und Württemberg sowie aus Frankreich wurden uns 75 701 t geliefert und zwar hauptsächlich Eisen mit 28 044 t. Hierzu kommen noch 11 870 t Holz aus Lothringen und aus Württemberg 1 981 t Zement.

Verhand-
gebiete.

Hauptabsatzgebiete für Nürnberg und Fürth sind Nord- und Südbayern.

Nach Nordbayern wurden 210 000 t versandt, beinahe die Hälfte der ganzen Ausfuhr. An erster Stelle stehen Düngemittel mit 74 000 t, deren Abnehmer fast ausschließlich die Dörfer der Umgebung sind. Mit 42 000 t reiht sich Eisen an die zweite Stelle. An Bier kamen 11 000 t aus Nürnberg und Fürth nach Nordbayern zum Versand. Zu erwähnen sind im Verkehr mit der nächsten Umgebung als Versandgüter noch Holz, Steinkohlen und Steine mit je 8 000 t.

Weit geringere Mengen wandern nach Südbayern. Von der Gesamtgütermenge in der Höhe von 35 000 t sind Eisen mit 14 000 t und Sammelgut mit 3 000 t besonders erwähnenswert; der Rest verteilt sich in kleinen Mengen auf die übrigen Güterarten.

Die nördlichen Verkehrsbezirke — ausgenommen Nordbayern — bezogen von Nürnberg und Fürth vor allem Eisen. Von den 18 500 t Eisen entfallen auf die Maschinenindustrie allein 14 000 t. An Sammelgut gingen von 9 600 t allein 9 000 t nach den Elbe- und Weserhäfen. Ein weiteres Hauptausfuhrgut nach Norden wie überhaupt nach allen Richtungen ist Bier; nach den nördlichen Bezirken kamen im Jahre 1910 5 600 t.

Nach den nordwestlichen Bezirken gingen 56 000 t und hievon fallen in der Hauptsache auf Eisen 23 000 t und auf Sammelgut 7 800 t.

Im Versand nach den nordöstlichen Bezirken spielt wiederum Bier die Hauptrolle mit 16 600 t; es fallen 6 000 t auf Berlin, 6 500 t auf Sachsen und 2 200 t auf Leipzig. An Eisen kommen 12 000 t in Betracht und zwar 5 000 t an Maschinen und 3 000 t an Formeisen. Sammelgut belief sich auf etwa 5 000 t.

Von den nach Osten gesandten Gütern mit 10 700 t sind nur Eisen mit 3 800 t und Sammelgut mit 2 100 t zu erwähnen.

Nach Italien gingen 4 800 t, darunter 2 000 t Sammelgut.

Die westlichen Verkehrsbezirke bezogen 26 700 t, in der Hauptsache Eisen mit etwa 9 000 t.

II. Frachtkostenberechnung.

1. für Güter von und nach Westdeutschland.

Welcher Vorteil errechnet sich nun für den Handel und die Industrie der Städte Nürnberg und Fürth, wenn für die Beförderung der wichtigsten Rohstoffe, als Kohlen, Eisen, Holz, Baumaterialien sowie sonstiger Massengüter, der Bezug auf den geplanten Wasserwegen ermöglicht wird? Einige Beispiele mögen dies dartun.

Empfang.

Kohle.

Als Mittelpunkt des rheinisch-westfälischen Kohlengebietes nehmen wir Herne in Westfalen an. Die eisenbahnkilometrische Entfernung von dort nach Nürnberg beträgt 515 km. Die Eisenbahnfracht für 10 Tonnen stellt sich auf 107 *M.* Für die projektierte Main-Donau-Wasserstraße berechnet Steller bei einer wirklichen Betriebslänge von 672,4 km den Frachtsatz auf 60,71 *M.* unter der Voraussetzung der vollen Ladung auf der Fahrt nach Nürnberg und von $\frac{2}{5}$ Rückfahrt sowie $\frac{1}{4}$ Pfennig tonnenkilometrischer Kanalabgabe. Außer der Kanalführung Schaffenburg-Bamberg-Nürnberg ist noch die Abkürzungslinie Marktbreit über den Steigerwald nach Fürth bei der Frachtberechnung in Erwägung zu ziehen. Die Länge dieser Linie beträgt 73 km, dagegen die des über Bamberg führenden Wasserweges zwischen Marktbreit und Fürth 159,3 km, so daß eine Wegersparnis von 86,3 km sich ergibt. Bei Benützung dieser Kanalführung würde sich der Frachtsatz für 10 t unter denselben Verkehrsvoraussetzungen auf 53,89 *M.* stellen. Das gibt gegenüber der Bahnbeförderung der Kohle 46,29 *M.* bzw. 53,11 *M.* Ersparnis.

Infolge dieses gewaltigen Vorteils läßt sich wohl mit Bestimmtheit voraussagen, daß der größte Teil der nach Nürnberg zur Verfrachtung kommenden Ruhrkohle auf den Wasserweg übergehen wird, zumal die von Steller gestellte Forderung eines Mindestfrachtvorteils mit 15 v. H. gegenüber den Eisenbahnfrachtsätzen wirklich erfüllt ist.

Von der Gesamtkohlenmenge — etwa 127 000 t — die Nürnberg und Fürth i. J. 1910 aus dem Ruhrgebiet bezogen,

würden unzweifelhaft 100 000 t auf der Wasserstraße befördert worden sein. Unter Annahme der errechneten Vorteile würde eine Ersparnis an Kohle allein 400 000 *M* bei Benutzung des Wasserweges über Bamberg bzw. 500 000 *M* bei der Wahl der Abkürzungslinie sich ergeben. Selbstverständlich haben die betreffenden Güter je nach ihrer Entfernung von der Wasserstraße eine entsprechende Bahnfracht zu tragen, was bei den Berechnungen in Ansatz gebracht ist.

Der auf diese Weise ermöglichte billigere Bezug der Ruhrkohle hätte auch noch den Vorteil, daß die heimische Kohlenindustrie der böhmischen den Rang streitig machen würde oder daß doch sicherlich der Preis der böhmischen Kohle stark gedrückt würde.

Der Bezug der Saarkohle, an dem übrigens der Eisenbahndirektionsbezirk Nürnberg den Hauptanteil vom bayerischen Gesamtbezuge hat, ist hier außer acht gelassen, da auf den Übergang dieser Kohle auf die Wasserstraße wohl nicht zu rechnen ist. Der Grund ist in der ungünstigen geographischen Lage der Saarkohlenreviere im Verhältnis zu dem für Nürnberg und Fürth in Frage kommenden Wasserwege zu suchen.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Frage, ob durch die erstrebten Wasserstraßen auch für den Empfang von Eisen und Eisenwaren, Stahl und Stahlwaren aus Nordwestdeutschland eine Frachtkostenersparnis erzielt werden kann. Eisen.

Aus den rheinisch-westfälischen Eisenindustrieregionen bezogen wir 71 000 t inklusive des Umschlagverkehrs von Mannheim, Frankfurt, Mainz und Gustavsburg mit etwa 27 000 t. Die zur Position Eisen zu rechnenden Güter werden bahntarifsmäßig je nach ihrem Werte nach den Tariffätzen der drei Spezialtarife befördert.

Zum ersten Spezialtarif gehören insbesondere eiserne Achsen, Räder, Drahtwaren, Maschinen, Motoren, Dampfkessel und deren Teile sowie verschiedene eiserne Geräte.

Zu den Eisenwaren des zweiten Spezialtarifes rechnet man Stab- und Formeisen, Bleche aller Art, Röhren und

Säulen, Eisenbahnschienen und Schwellen, Eisen- und Stahl-
draht, Riete, Rohhufeisen, Rohstäbe.

Nach dem dritten Spezialtarif werden verfrachtet alle
sonstigen Eisen- und Stahlwaren, vor allem Roheisen, Erze,
Flußeisen, Alt- und Brucheisen, gebrauchte Dampfpflüge und
Dreschmaschinen nebst deren Zubehör.

Wählen wir nun Cöln als Mittelpunkt des Eisenbezugs-
gebietes an, so haben wir für die Entfernung von 449 km
mit folgenden Frachtsätzen für 10 t zu rechnen:

- | | | | |
|--------------------|---|-----|----|
| 1. Spezialtarif | = | 214 | M. |
| 2. " " | | 169 | " |
| 3. " " | | 111 | " |

Die Wasserfrachtsätze belaufen sich auf 80,40 M., 64,95 M.
bzw. 50,45 M.

Wie bei Kohle und allen Massegütern muß sich auch hier
gegenüber den Bahnfrachtkosten ein Mindestfrachtvorteil von
15 v. H. ergeben. Unter Berücksichtigung dieser Forderung
vermindern sich obige Bahnfrachtsätze auf 182,75 M., 144,50 M.
und 94,35 M. Bei einer Gesamtsumme von etwa 9000 t
Roheisen ergibt sich nach obigen Frachtsätzen für die Eisen-
industrie Nürnbergs und Fürths eine Frachtkostenersparnis
von rund 39 000 M. Für Stab- und Formeisen usw. er-
rechnet sich bei 25 500 t ein Vorteil von rund 200 000 M.,
eine gewiß nicht zu unterschätzende Summe, die der ein-
heimischen Industrie zugute kommt.

Für Nürnbergs hervorragende Eisenindustrie ist neben
Nordwestdeutschland auch das Saarrevier hinsichtlich der Ver-
sorgung mit Eisen- und Stahlwaren von großer Wichtigkeit
im Gegensatz zu den Verhältnissen dieses Bezirkes zum Kohlen-
revier, weil die hier in Betracht kommenden Gebiete zur
Wasserstraße eine günstigere Lage einnehmen.

Als Beispiel unserer Frachtberechnungen nehmen wir den
Verkehr zwischen Nürnberg und Saarbrücken.

Die Eisenbahnfracht beträgt auf der 409 km langen Strecke

für 10 t des ersten Spezialtarifs	196	M,
„ zweiten „	155	„
„ dritten „	102	„

Von dem für die Rhein-Mainwasserstraße zu diesen Gebieten am günstigsten gelegenen Rheinhafen Maxau bis Nürnberg berechnet sich die Wasserfracht

für 10 t des ersten Spezialtarifs	auf	80,50	M,
„ zweiten „	„	65,85	„
„ dritten „	„	51,40	„

Hiezu sind zu rechnen die entsprechenden Bahnanschlußfrachten für den 136 km langen Schienenweg Saarbrücken-Maxau, so daß die Fracht für den Bezug dieser Güter im gebrochenen Verkehr sich stellt auf 158 M, 130,35 M bzw. 97,90 M.

Im Jahre 1910 bezogen wir aus dem Saarrevier 21,700 t. Davon gehören 18 800 t dem zweiten Spezialtarif an, so daß für 10 t sich immer noch 24 M 65 S Ersparnis gegenüber dem reinen Bahnfrachtsätze ergeben.

Nun versorgt uns auch noch die in unserer Aufstellung zum Norden gerechnete eigentliche Provinz Westfalen mit etwa 11 000 t Eisen, worunter etwa 5 500 t Stab- und Bruch Eisen sind. Die dabei in hervorragender Weise beteiligten Industriebezirke Geisweid, Kreuztal liegen der Rheinwasserstraße so nahe, daß ihre Produkte ohne Zweifel auf ihrem Wege nach Bayern diese zu gewinnen suchen werden.

Nehmen wir vielleicht bei den Berechnungen für diese Bezirke Duisburg als Mittelpunkt an, so steigern sich die Vorteile dieser Wasserfracht gegenüber den Bahnfrachtsätzen in ganz auffallender Weise.

Für die 504 km lange Eisenbahnstrecke würden die Frachtsätze nach den drei Spezialtarifen 239 M, 188 M und 123 M betragen. Berücksichtigt man hier den höchstzulässigen Satz

von 85 v. H., so ergeben sich als Frachtsätze 203,15 *M.*, 159,80 *M.* bzw. 104,55 *M.*. Diesen Zahlen stehen die Wasserfrachtsätze mit 85,75 *M.*, 71,80 *M.* bzw. 55,80 *M.* gewiß überaus günstig gegenüber.

übrige
Güter.

Das gleiche vorteilhafte Bild wird sich auch bei dem Bezuge der übrigen für den Wasserbezug geeigneten Güter ergeben, so für Steine, Öle, Petroleum, Mehl, Zement, die zum größten Teil schon jetzt bis Frankfurt und nach den übrigen Rhein- und Mainumschlagstationen zu Wasser gehen.

Verfand.

Ebenso wie beim Empfang wird sich auch bei einer nicht geringen Menge der von Nürnberg und Fürth unter Benützung des Wasserweges zum Verfand nach Nordwestdeutschland kommenden Güter gegenüber den Beförderungskosten durch die Bahn herausstellen. Vor allem zu erwähnen ist Alt- und Bruch Eisen, das in einer Menge von 10 500 t zum Verfand kommt. Unter denselben Voraussetzungen wie beim Bezuge beträgt der Vorteil zugunsten des Wasserweges etwa 45 000 *M.*

Unzweifelhaft stellt sich auch die Beförderung von Holz mit 3600 t, Bier mit 1400 t, Hopfen mit 3700 t zu Wasser erheblich vorteilhafter als die durch die Bahn.

Was von den 7500 t Sammelgut, das größtenteils nach Rotterdam und Antwerpen geht, den Wasserweg einschlagen wird, läßt sich nicht voraussagen, weil es sich bei Beförderung dieser Güter nicht um billigere Frachtkosten, sondern um raschere Lieferung handelt. Übrigens ist ein großer Teil der von Nürnberg und Fürth nach dem Hauptrheinhafen Köln auf der Eisenbahn gebrachten Güter schon zur Ausfuhr über die Seehäfen bestimmt.

2. für Güter von und nach Norddeutschland.

Wie liegen nun die Verhältnisse für Nürnberg und Fürth, wenn der geplante Werra-Main-Kanal gebaut sein sollte?

Einfuhr.

Die Einfuhr aus den unter der Bezeichnung „Nördliche Bezirke“ zusammengefaßten Gebieten beläuft sich, wie schon oben erwähnt, auf nicht ganz 100 000 Tonnen. Nordbayern

mit seinen gewaltigen Verkehrsmengen scheidet hier aus, denn die in Frage kommenden kurzen Entfernungen bis Nürnberg würden ein Verlangen nach Großschiffahrt nicht rechtfertigen.

Das Gut, das hauptsächlich auf diesen Gebieten geliefert wird, ist Eisen mit rund 20 000 t. 10 000 t kommen allein aus Westfalen. Da deren Eisenindustriebezirke aber näher dem Rheine gelegen sind, so ergibt sich von selbst, daß nur die Rhein-Wasserstraße für ihre Beförderung in Betracht kommt. Abshoff glaubt zwar, daß 80% auf die Main-Weser-Straße übergehen könnten; doch hierüber läßt sich ein sicheres Urteil nicht fällen.

Von den übrigen 10 000 t Eisen kommt etwa die Hälfte aus den Bezirken von Merseburg und aus den Thüringischen Staaten. Infolge der enormen räumlichen Ausdehnung des zahlreiche kleinere Staaten umfassenden Verkehrsbezirkes hält es schwer einen Mittelpunkt für den Eisenempfang und die Frachtkostenberechnung zu finden. Und die der Saale zunächst gelegenen, Eisen liefernden Orte kommen, da sie zu sehr abseits liegen, für die projektierte Main-Werrastraße nicht in Frage.

Einen wichtigen Platz in der Versorgung Nürnbergs und Fürth's mit Braunkohlen nehmen die Thüringischen Staaten ein. Der Verein für Schiffbarmachung der Werra schreibt selbst in seinen wirtschaftlichen Berechnungen zur Werrakanalisierung, daß die Braunkohlengruben in der Nähe von Raumburg, Zeitz und Meuselwitz für den Verkehr auf der Werra keine nennenswerten Mengen bringen dürften; und das sind dieselben Kohlengebiete, aus denen wir unseren Bedarf an thüringischer Braunkohle decken. Die Ansichten dieser maßgebenden Stelle geben uns keine Hoffnung, daß dieses Gut statt der Eisenbahn jemals den Wasserweg nach Nürnberg benützen könnte.

Als nächstwichtiges Gut im Bezuge erscheint der Zucker, der aus den thüringischen Raffinerien stammt. Die Hauptbezugsorte sind Halle und Rositz. Magdeburg liefert nur etwa 900 t. Hier gilt die hinsichtlich der Beförderung des Eisens aufgestellte Ansicht.

Aus den Fabrikationsorten Altenburg und Plankenstein wurden 4200 t Papier geliefert. Auch dieses Frachtgut ist außer Ansatz zu setzen, da ein vorteilhafter Anschluß an die Wasserstraße unmöglich ist.

Steine bezogen Nürnberg und Fürth aus den Bezirken bei Eisenach in der Höhe von 4300 t. Diese hätten auf die Werrawasserstraße übergehen können.

Als einzig möglicher Umschlagplatz gilt Gerstungen, 261 Bahnkilometer nach Nürnberg. Die Verfrachtung geschieht nach den Sätzen des dritten Spezialtarifs also für 10 t = 69 *M.* Der Wasserweg würde etwa nur 226 km betragen. Bei einem Wasserfrachttarife von 45 *M.* ergibt sich unter Einrechnung der Kanalabgabe für 10 t eine Ersparnis von rund 20 *M.*

An den übrigen Gütern, die uns Thüringen im Jahre 1910 lieferte, sind zu nennen Häute und Felle mit 1128 t, Rüben mit 3800 t, Salz mit 1500 t, Tonwaren mit 1500 t. Ein großer Teil dieser sowie anderer in kleinen Mengen verfrachteter Güter könnte in Zukunft auf dem Wasserwege bezogen werden.

Bremen lieferte außer anderen Gütern 2300 t Öl nach Nürnberg, ein Gut, das zweifellos auf die Wasserstraße übergeht und infolgedessen Frachtkostenersparnis bringt.

Verfand. Hinsichtlich des Verfandes von Nürnberg und Fürth liegen die Verhältnisse ähnlich.

Von den nach den nördlichen Bezirken zum Verfand kommenden 18500 t Eisen nimmt Hamburg 7400 t weg, die für die Werrakanalbeförderung nicht in Betracht kommen. 4000 t gingen nach Merseburg und den Thüringischen Staaten; diese hätten dem Wasserweg der Werra zufließen können. Dasselbe gilt von den 1600 t Bier, die nach Thüringen geliefert wurden und von den 1900 t Sammelgut, die Bremen bezog. Auch hier ergeben sich bei Benützung des Wasserweges infolge der niedrigeren Frachtkosten gegenüber den Eisenbahnfähren gewiß bedeutende Vorteile.