

D. Schlußwort.

Werfen wir einen Rückblick auf das Ganze, so kommen wir zur Überzeugung, daß, wie schon erwähnt, der Schwerpunkt des bayerischen wie auch des Nürnberger Wirtschaftslebens in Nordwestdeutschland liegt. Die bereits vorhandene Rheinwasserstraße und der zur leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße auszubauende Main bilden den einzigen Weg, der für die heimische Industrie hinsichtlich der Verkehrserleichterung ausschlaggebend ist. Zwar ist die Abkürzungslinie Marktbreit—Fürth auch von Bedeutung für die Erzielung höherer Verkehrsvorteile, wenn es gelingt mit mechanischen Hebewerken gute Erfolge zu erzielen. Doch wegen der Ungewißheit, ob sich diese wichtige Voraussetzung erfüllen läßt, dürfte die Abkürzungslinie ausscheiden. So hat wohl das Fabersche Projekt für Nürnberg—Fürth die größte Aussicht auf Verwirklichung, zumal die Linienführung beim Projekte Hensel hinsichtlich ihrer Eigenart in einem Zuge gebaut werden muß.

Auch mit Rücksicht auf die Verbindung von Nord und Süd, wie sie durch die Schaffung der Main—Werra-Wasserstraße hergestellt werden soll, sollte an der Faberschen Trace festgehalten werden. Können auch die derzeitigen Verkehrsverhältnisse von Nürnberg und Fürth nach Norden noch wenig einen Anspruch auf energische Vertretung des Gedankens eines derartigen Wasserstraßenbaues erheben, so ist doch zu beachten, daß mit dem Bau neuer Verkehrswege auch die verkehrsgeographischen Verhältnisse sich ändern, daß neue Verkehrsbeziehungen geschaffen werden. Sicherlich werden z. B. die zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern bestimmten Güter auf dieser deutschen Wasserstraße dem Meere zugeführt sowie auch umgekehrt die von der Übersee herkommenden Waren dem Industriebandel und den Verkehrsplätzen durch diese übermittlelt werden. Alle übrigen Ströme, wie Weichsel, Oder,

Elbe, Rhein und Mosel, durchfließen im Ober- oder Unterlaufe das Ausland. Die Main-Werra-Verbindung wäre daher als durch das Herz Deutschlands gehend militärisch am besten gesichert und bei einer etwaigen Sperre der Nordsee und des Rheins für Lebensmittelzufuhr im Kriege am besten geeignet. Angesichts dessen ist das Deutsche Reich außerordentlich interessiert an der Erlangung dieses Kanals. Schon König Ludwig I. von Bayern hat in seinem großen Verständnis für die Wasserstraßen und in seinem weitausschauenden Blick mit seinem Oberbaurat von Pechmann ins Auge gefaßt über Bamberg durch die Thüringer Lande an die Elbe und Oder sowie an die Wasserstraßen bei Berlin und damit an die Häfen der Nord- und Ostsee eine Wasserverbindung herzustellen.

Allerdings stehen in technischer Hinsicht dem Bau dieser Wasserstraße noch große Hindernisse im Wege. Wie beigegebenes Kärtchen zeigt, ist die Weser erst auf einer Strecke von 39,5 km — bis zur Allermündung — für Großschiffahrt geeignet. Es verbleibt demnach bei einer Länge des gesamten Wasserweges von Bremen bis Nürnberg mit 774,1 km noch eine zu kanalisierende Strecke von 734,6 km.

Die Rhein-Main-Wasserstraße ist bereits bis Offenbach a. M. = 542 km ab Rotterdam großschiffahrtstauglich. Von da über Bamberg bis Nürnberg verbleibt eine zu kanalisierende Wasserstraßenlänge von 418,5 km; das ist ein Unterschied von 316,1 km, den die Rhein-Mainstraße heute schon Vorsprung gegenüber der Main-Werrastraße hat.

Das Kärtchen zeigt auch ohne weiteres die schwierigen Verhältnisse auf der letztgenannten Straße hinsichtlich der zu überwindenden Höhenunterschiede im Vergleich zu denen auf der Rhein-Main-Wasserstraße.

Wenn nun trotzdem der Verein für Schiffbarmachung der Werra mit allem Eifer und größter Zuversicht an der Verwirklichung des Projektes einer Weser-Main-Verbindung arbeitet, so sollte dies für Bayern ein Ansporn sein bei den gegebenen günstigeren Verhältnissen den möglichst raschen Bau der geplanten Mainwasserstraße zu betreiben.

362 m

368 m

Schematische Darstellung der

Elbe, Rhein und Mosel
 laufe das Ausland. So
 als durch das Herz Deu
 gesichert und bei einer
 Rheins für Lebensmit
 Angeichts dessen ist da
 fiert an der Erlangung
 von Bayern hat in sei
 straßen und in seine
 Oberbaurat von Pech
 durch die Thüringer
 die Wasserstraßen bei
 Nord- und Ostsee ein

Allerdings stehen
 Wasserstraße noch große
 Kärtchen zeigt, ist die
 — bis zur Allermü
 Es verbleibt demnach
 wegēs von Bremen
 zu kanalifizierende Stre

Die Rhein-Main-
 bach a. M. = 542 km
 Von da über Bamberg
 sifizierende Wasserstraßen
 schied von 316,1 km,
 Vorsprung gegenüber

Das Kärtchen zeigt
 Verhältnisse auf der
 überwindenden Höhen
 der Rhein-Main-Was

Wenn nun trotz
 Werra mit allem Eif
 wirklichkeit des Pro
 arbeitet, so sollte die
 gegebenen günstigeren
 der geplanten Mainw



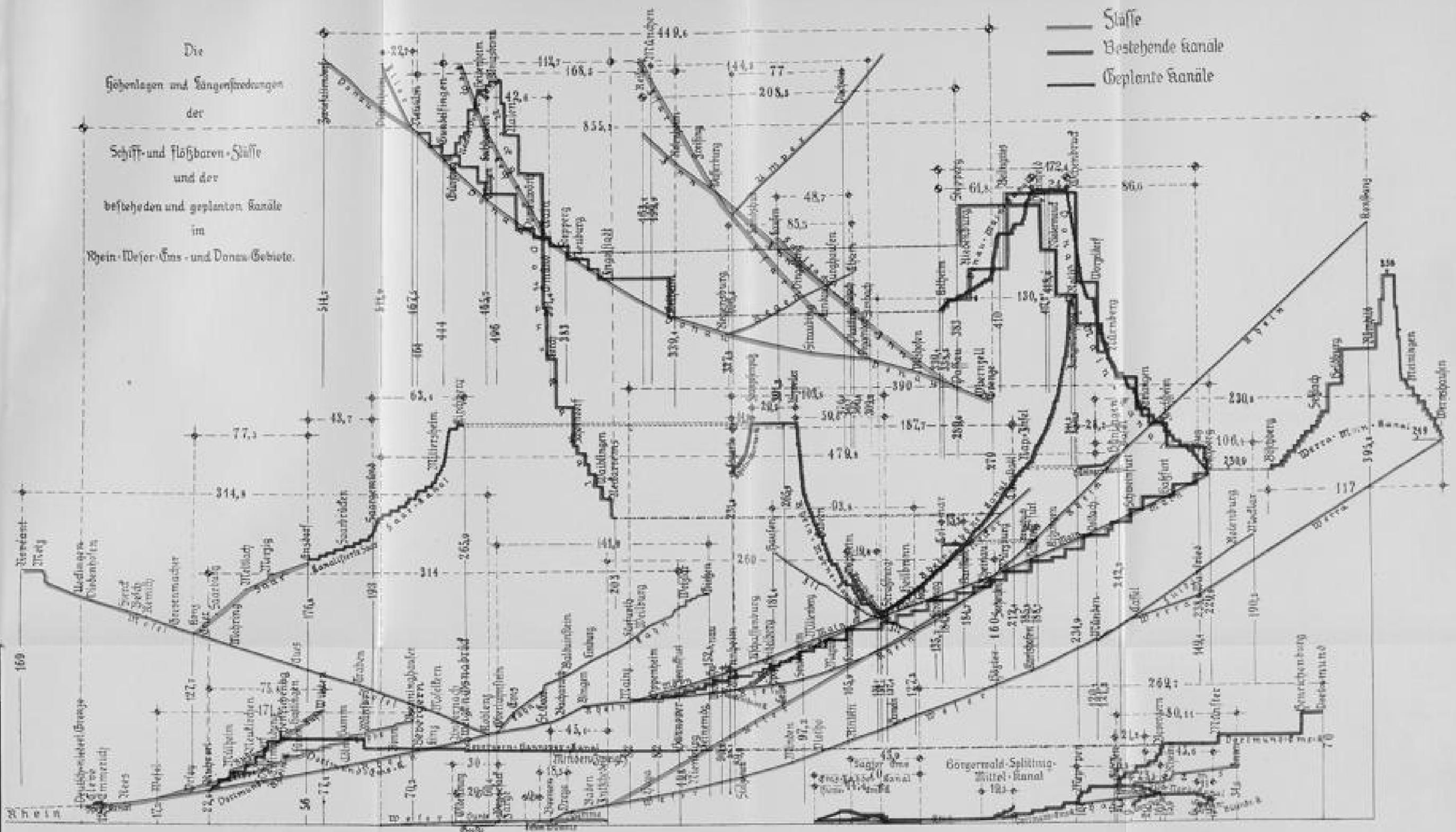
Schematische Darstellung der
 Säulen und G...
 362m
 118m

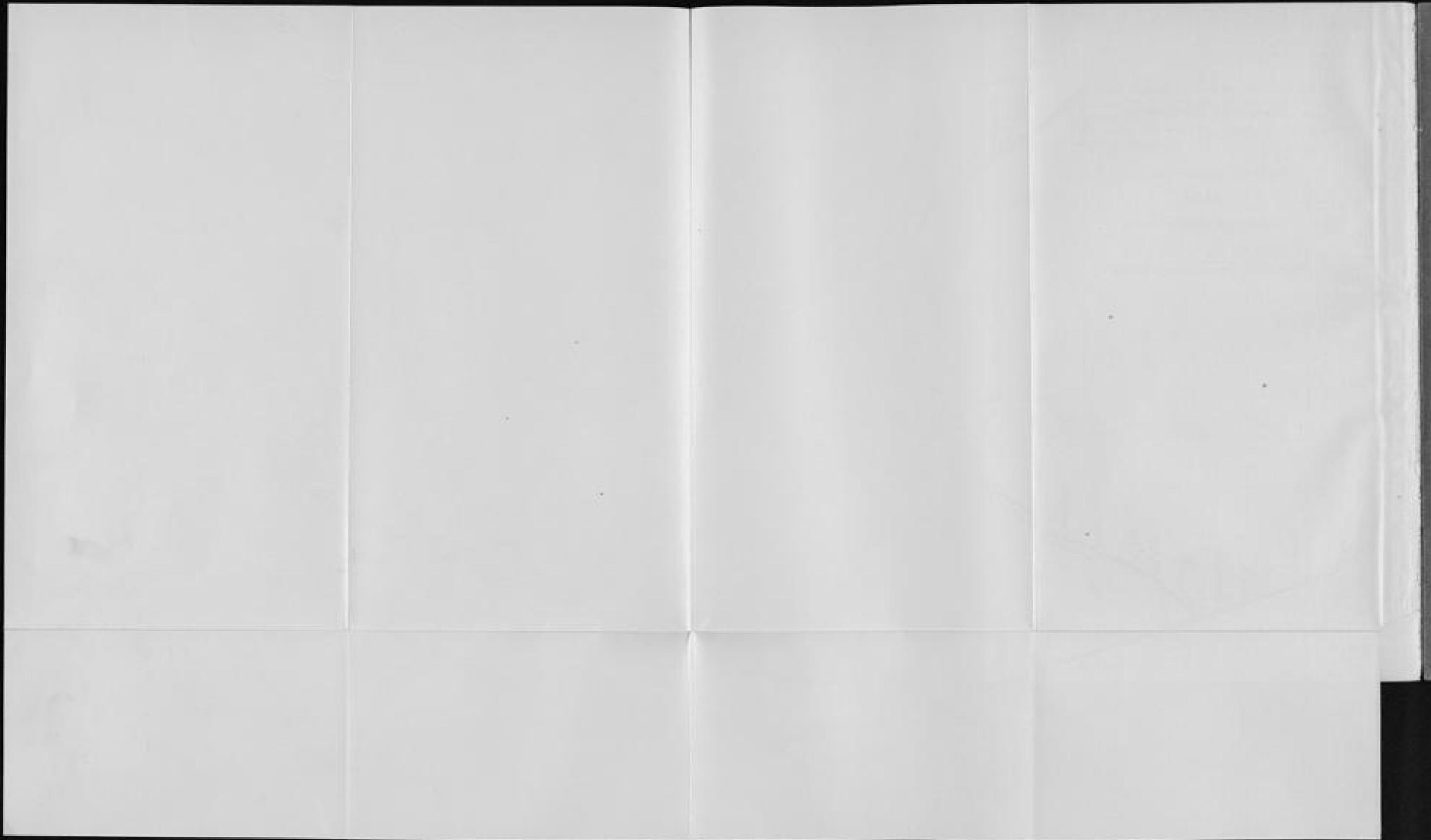
Und ist einmal ein so wichtiges und im Vergleich zu den Eisenbahnen seltenes Verkehrsmittel leistungsfähiger Wasserstraßen gebaut, so wird dies nicht nur für Nürnberg und Fürth sondern auch für unser enges und weites Vaterland von großem Nutzen sein.



Die
Höhenlagen und Längsprofilen
der
Schiff- und flößbaren-Stufen
und der
bestehenden und geplanten Kanäle
im
Rhein-Wefer-Ems- und Donau-Gebiete.

- Stäße
- Bestehende Kanäle
- Geplante Kanäle





Die
Höhenlagen und Längensproben
der
Schiff- und flößbaren-Stiße
und der
bestehenden und geplanten Kanäle
im
Rhein-Weiser-Ems- und Donau-Gebiets.

- Stöße
- Bestehende Kanäle
- Geplante Kanäle

