

M 1: Bericht aus der Zeitschrift des Kanalvereins

...
Abgesehen von nur kleinen Teilen der Industrie, die auf landwirtschaftlichen Erzeugnissen und lokalem Bedarf aufbaut, sind sämtliche Zweige der Industrie, angefangen von der Schwarzwälder Uhrenfabrikation bis zur chemischen und Maschinenindustrie, in ihrer Entwicklung entweder durch Bezug der Roh- und Kraftstoffe oder durch Export oder sogar durch beide in ihrer Entfaltung und Entwicklung vollkommen von der Billigkeit und Geeignetheit der Verkehrswege abhängig. Nur durch gesteigerten Fleiß müssen die riesigen Beträge der Frachten jahraus, jahrein gedeckt werden, ganz abgesehen von den Zinsbeträgen der unterwegs liegenden Werte. Aus dieser Tatsache heraus erwächst vor allem auch das Bestreben, die abgelegenen Industriegebiete Südwestdeutschlands mit dem Zentrum enger zu verbinden, die räumliche Trennung zwischen Rohstoff- und Absatzgebieten mehr zu überbrücken und dadurch die vorhandene Industrie zu heben und exportfähig. neue rentabel zu gestalten.

...
aus: Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar (Hg.): Südwest-Deutschland: seine Wasserstraßen und Wasserkraft, Bd. 1, Stuttgart 1925, S. 199-204.

M 2: Bericht des Kanalvereins über den Vortrag von Ministerialdirektor a.D. Dr. Ottmann

...
Wenn ungeachtet dieser bedeutenden Vorteile die Wasserstraßen bei der Bewegung von Massengütern, die auf weite Entfernungen verfrachtet werden und keiner besonderen Beschleunigung bedürfen, bevorzugt werden, so ist dies durch die wesentlich billigeren Frachtsätze begründet, die der Hauptsache nach auf folgenden Ursachen beruhen:

1. Die großen natürlichen Wasserstraßen sind durch Regulierung mit viel geringeren Geldmitteln auszubauen und zu unterhalten als die Schienenwege.
 2. Künstliche Wasserstraßen, und insbesondere Kanäle, sind in der Herstellung — zumal da sie mehr Grund und Boden sowie umfangreichere Erdarbeiten erfordern, und da alle gekreuzten Wege mit Rampenanlagen überbrückt werden müssen, während bei Eisenbahnen vielfach Planübergänge zulässig sind — abgesehen von den kostspieligen Bahnhofsanlagen teurer als Eisenbahnen; in der Unterhaltung und im Betriebe sind sie dagegen viel billiger.
 3. Die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der Schiffe sind, auf die Tonne der Tragfähigkeit bezogen, erheblich geringer als die der Eisenbahnwagen; wie bei den letzteren vermindern sich die auf die Tragfähigkeitseinheit entfallenden Kosten um so mehr, je größer die Transportgefäße werden.
 4. Das Verhältnis der toten Last zu dem bewegten Gut ist bei den Schiffen mit etwa 20% ungleich günstiger als bei den Eisenbahnwagen, wo es ungefähr 40% beträgt.
- ...

Der Redner erwähnte dann weiterhin die einzelnen Formen der Schiffbarmachung von Flüssen — Regulierung, Kanalisierung, Anlage von Seitenkanälen — und gab eine eingehende Schilderung der technischen Ausgestaltung des Neckarkanal, seiner Leistungen und seines Ertrags, der sich zunächst auf den Kraftanlagen der einzelnen Staustufen aufbaut. Welche wirtschaftliche Bedeutung ihnen beizumessen ist, ergibt sich aus der Tatsache, daß 63 170 P.S. zur Einbauung gelangen und 439 Millionen K.W.St. erzeugt werden. Gegenüber der vordem bestehenden Ausnutzung von 4330 P.S. ergibt sich also ein Kraftgewinn von 58 840 P.S. oder 349,5 Millionen K.W.St. Die gewonnene Energie wird mit 100 000-Volt-Spannung in die Landessammelschienen gegeben.

...

aus: Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar (Hg.): Südwest-Deutschland: seine Wasserstraßen und Wasserkraft, Bd. 1, Stuttgart 1929, S. 119-122.

M 3: Auszug aus dem Protokoll des Metzinger Gemeinderats vom 1.10.1920 an das württembergische Innenministerium

"Der Vorsitzende gibt bekannt, daß der Gemeinderat Nürtingen am 10. ds. Mts. (Prot. § 703) folgenden Beschluß gefaßt hat:

- '1. Das Ministerium des Innern und das Arbeitsministerium zu bitten, dafür Sorge tragen zu wollen, daß die Neckarkanalisation bei Plochingen möglichst sofort in Angriff genommen werde, um für die große Zahl Erwerbsloser Beschäftigung zu schaffen.
2. Die Gemeinderäte der umliegenden Städte Metzingen, Kirchheim, Göppingen und Eßlingen einzuladen, ein gleiches Gesuch an die Ministerien einzureichen.'

Entsprechend dem Antrag des Vorsitzenden wird einstimmig beschlossen:

der Ziffer 1 des vorgenannten Beschlusses des Gemeinderats Nürtingen beizutreten und an das Ministerium des Innern sowie an das Arbeitsministerium eine ähnliche Eingabe vorzulegen."

Vorlage: Hauptstaatsarchiv Stuttgart, HStA Stuttgart E 151/06 Bü 48

- ▶ Arbeite aus M1-M3 heraus, welche Vorteile der Kanal mit sich bringt.
- ▶ Bewerte die genannten Gründe für das Kanalprojekt.

- ▶ Vergleiche Deine Ergebnisse mit denen der anderen Gruppe (AB: Begründung des Projektes – Karten) und erkläre Unterschiede.