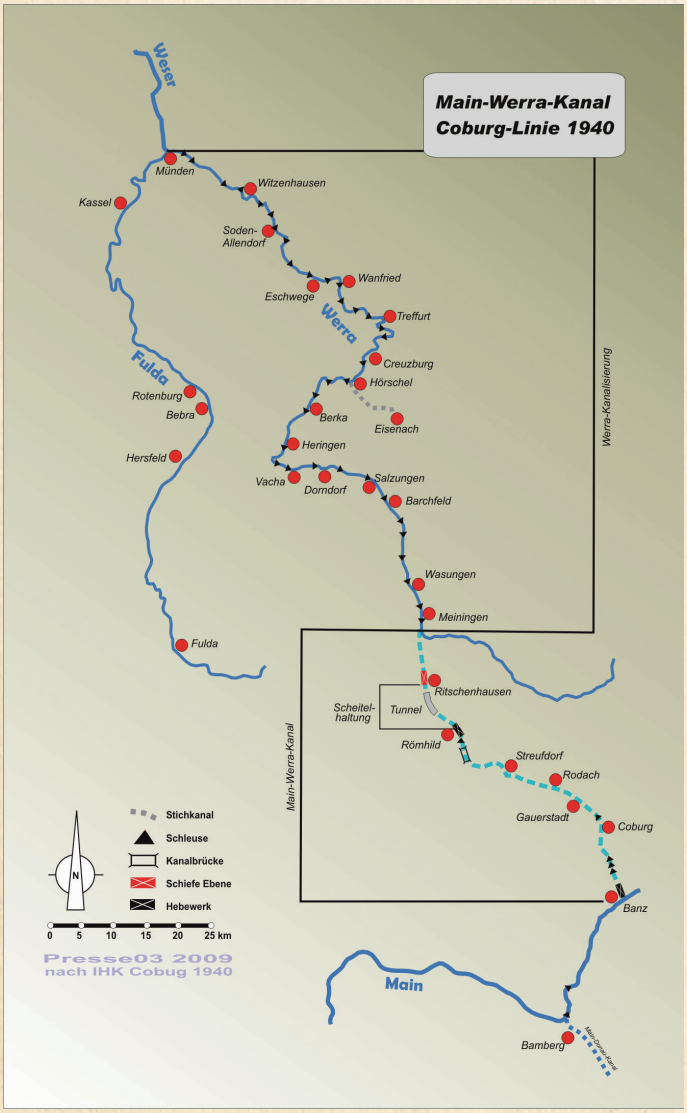
Kinder, wie die Zeit vergeht ...

Ortschronisten berichten aus vergangenen Tagen

Der Werra-Main-Kanal

für die Ortschronik von Simmershausen zusammengestellt von Siegfried Erbach

Als wir im Jahr 1991 alte Unterlagen des ehemaligen Rates der Gemeinde Simmershausen archivierten, fiel uns ein Ordner von 1960 in die Hände. Er enthielt ein umfassendes Entwicklungskonzept für den ländlichen Raum um Bedheim, Simmershausen und Roth aus dem Jahr 1960, gleichbedeutend unserer derzeitigen Flächennutzungsplanung.
Den Ort Simmershausen betreffend, war beschrieben, wie sich die Ortslage mit den zu errichtenden Gebäuden und Stallungen der landwirtschaftlichen Genossenschaft gestalten könnte. Unter anderem war hier aufgeführt, dass eine Bauplanung südwestlich in Richtung Streufdorf nicht erfolgen kann. Begründet wurde die Entscheidung mit dem Verlauf der „Coburger Linie" als Teil des Wasserstraßenprojektes „Werra-Main-Kanal".
Diese Wasserstraße war das ingenieurtechnisch anspruchsvolle Projekt einer Schifffahrtsverbindung von Obermain und Oberweser mit einer Länge von 285 km. Die Vorarbeitenämter in Eisenach und Coburg legten 1942 eine baureife Planung vor. Von der Werra bei Untermaßfeld sollte der Kanal nach Jüchsen in einem Schiffstunnel den Höhenzug durchlaufen und nach dem Westenfelder Holz bei der Springmühle die Hainaer Landstraße queren. Nordöstlich an Haina und Römhild vorbei, war der Verlauf am Fuße der Gleichberge bis Gleichamberg geplant. Ab Kilometer 27 sollte dann der Kanal die Lindener und Hindfelder Straße in Gleichamberg queren und entlang von Aschenbach und Rotbach südlich des Linharz bis zum Kuhrasenholz in die Simmershäuser Gemarkung führen. Vorbei an der Büchelsmühle war im Wiesengrund auf dem Agrarflugplatzgelände eine Aufweitung des Kanalbetts zur Hafenanlage vorgesehen, um den Gleisanschluss der Schmalspurbahn von Hildburghausen einzubinden. Ebenfalls hätte von hier Basaltschotter aus dem Großen Gleichberg verladen werden können. Über Streufdorf, Bad Rodach und Coburg sah die „Coburger Linie" die Einleitung des Kanals bei Staffelstein in den Main vor. Kriegsbedingt fehlte jedoch bereits Geld, Material und Arbeitskraft um der Planung die Tat folgen zu lassen.
Offiziell wurde das Projekt von der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover in der Nachkriegszeit nicht nur wegen der zu erwartenden enormen Kosten, sondern auch wegen der Teilung Deutschlands nicht mehr verfolgt. Dennoch gab es weiter Verfechter für dieses ehrgeizige Projekt in West und Ost. Erst 1970 wurde in den künftigen Bauleitplanungen die sogenannte „Coburger Linie" nicht mehr berücksichtigt.



Quellen:

– Staatsarchiv Coburg: Plansammlung, Wasserstraße-Vorarbeitenamt Coburg Akte 1469 und 1470
– Stadtarchiv Römhild: Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung des Rates des Bezirkes Suhl, „Planung der LPG Bedheim mit den Produktionsbereichen Roth und Simmershausen", Suhl 1960
– Hist. Gesellschaft Coburg e.V.: Coburger Geschichtsblätter 1999, Heft 1, Jahrgang 7
– Internetrecherche: Main-Werra-Kanal, wikipedia.de / Wasser- und Schifffahrtsamt Minden, wsa-minden.de

Neugierig geworden?
Ich kontaktiere gerne interessierte Bürger. Besonders freue ich mich über alles, was vielleicht noch in den Privatarchiven zu diesem Projekt schlummert und den Beitrag zur Stadtchronik ergänzt. Siegfried Erbach, Simmershausen

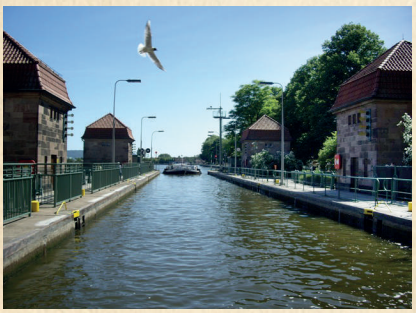
Nachfolgend einige Beispielbauwerke zur Überwindung der Höhenunterschiede bei der Trassenführung

Bei Ritschenhausen war die Überwindung eines Höhenunterschieds von 51 m mit einer geneigten Ebene geplant.

Im Bild ist die Anlage von Arzviller als Beispiel gezeigt. Ein Wassertrog auf Doppelrollen zieht die Schiffe auf Schienen mit Gegengewichten auf die nächste Scheitelhöhe.

Den Höhenzug zwischen Jüchsen und Westenfeld sollte ein Kanaltunnel queren, der in seiner Dimension für Lastkähne bis 1200 t Nutzlast vorgesehen wurde. Hier ist eine Fotomontage, bei der die Tunnelanlage in die landschaftliche Gegebenheit projiziert wurde.

Im nebenstehenden Bild ist das Schiffshebewerk von Niederfinow zusehen. Mit einem solchen Bauwerk sollten ebenfalls in einem Wassertrog die Schiffe einen Höhenunterschied von 30 m bei Haina überwinden.
Ebenfalls war der Abstieg zum Main bei Staffelstein mit einem Hebewerk geplant.



Allein im Ausbau der Werra waren 39 Schleusen vorgesehen.
Hier ist als Beispiel die Schachtschleuse bei Minden abgebildet, die den Abstieg vom Mittellandkanal zur Weser ermöglicht.