

als Wandschmuckkacheln. Der 1898 datierte Gipsmodell ist auf der Rückseite namentlich mit der Bezeichnung Wilhelm Hummel signiert. Wilhelm Hummel lebte von 1871 bis 1952 und ist einer der letzten Ofenbauer in einer langen Familiengeschichte gewesen.

Anm. d. Red.: Die eingehende Bearbeitung des Sonnefelder Kachelfundes erfolgte in dem Aufsatz „Die Hafnerfamilie Hummel in Sonnefeld bei Coburg – Kacheln und Kachelmodell des 16. bis 19. Jahrhunderts“. (Jahrbuch der Coburger Landesstiftung, 1969).

Werner Pöllath

Ein Stück dem Süden näher . . .

Ein Blick auf eine Autobahnkarte zeigt, daß der süddeutsche Raum in Nord-Süd-Richtung nur von zwei Autobahnen durchzogen wird. Im Osten ist es die schon vor dem Kriege fertiggestellte Autobahn von Berlin über Hof und Nürnberg nach München. Im Westen ist es die „Hamburg – Frankfurt – Basel-Linie“, die im Süden den alten Verkehrsweg des Oberrheinischen Grabenbruches nutzt. Der Luftlinienabstand zwischen den beiden Autobahnen beträgt rund 180 bis 260 km. Die Querverbindungen stellen die Autobahnen von Karlsruhe über Stuttgart – München nach Salzburg im südlichen Teil und von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg, mit Fortsetzung nach Regensburg bzw. Amberg, im nördlichen Teil dar. Der Luftlinienabstand liegt hier bei 150 km. Notwendig ist es, das „leere“ Mittelfeld mit einer Autobahn aufzufüllen. Ansätze sind schon vorhanden.



Foto: Röder, Würzburg

Von Bad Hersfeld aus zieht die „Rhön-Autobahn“ über Fulda und Schweinfurt zum Biebelrieder Dreieck, wo der Anschluß an die Autobahn Frankfurt – Nürnberg hergestellt wird. Diese Autobahn soll später einmal über Rothenburg o. T., Ulm/Donau nach Lindau an den Bodensee führen. Südlich von Schweinfurt wird eine Abzweigung von der Rhön-Autobahn zur Umgehung Würzburgs geschaffen werden, die bei Kist auf die Autobahn Frankfurt – Würzburg – Nürnberg trifft und die ihre Fortsetzung nach Heilbronn – Stuttgart findet. Von Süden her ragt das Teilstück der Autobahn Stuttgart – Heilbronn nach Norden.

Diese Lücke gilt es zu schließen, so daß eine weitere Nord-Süd-Verbindung zwischen Bad Hersfeld – Würzburg und Heilbronn geschaffen werden kann. Das Ziel rückt zwar ein kleines, aber nicht unerhebliches Stück näher. Das Teilstück Kist – Tauberbischofsheim konnte am 20. Dezember 1972 dem Verkehr übergeben werden. Die Bauarbeiten am 19 km langen Stück wurden im Frühjahr 1968 begonnen. Auf Bayern entfielen 4 km und der Rest der Strecke auf Baden-Württemberg. Der Autofahrer mag das Überschreiten der Landesgrenze vielleicht daran bemerken, daß der schwarze Asphaltbelag der bayerischen Strecke zum grauen der baden-württembergischen Strecke überwechselt.

Autobahnarbeiten sind mit erheblichen Erdbewegungen und vielen Kunstbauten verbunden. Auf dieser kleinen Strecke mußten etwa 3 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden. 18 Unter- und Überführungsbauwerke ermöglichen ein zügiges und schnelles Fahren. Die Gesamtkosten wurden mit 125 Millionen DM angegeben. In diesem Jahr erwartet man die Freigabe der Teilstücke Tauberbischofsheim – Berolzheim und von Weinsberg bis Möckmühl. Das verbleibende Teilstück Möckmühl – Berolzheim wird bald darauf folgen. Was noch bleibt, um der dann 83 km langen Strecke eine volle Verkehrsbedeutung zu geben, ist der Anschluß an das bestehende Autobahnnetz. Dafür ist das „Malteser-Kreuz“ vorgesehen, das einmal den Verkehr in vier Ebenen aufnehmen wird. Denn bis jetzt haben die Teilstücke nur regionale Bedeutung. Für die Pendler, die in Würzburg arbeiten, bringt das neue Teilstück eine Verkürzung der Anfahrtzeit und weiter eine Entlastung der stark befahrenen Bundesstraße 27 von Tauberbischofsheim nach Würzburg. Für Baden-Württemberg kommt dem Teilstück und später der ganzen Autobahn, eine strukturpolitische Bedeutung zu – wie bei den Übergabefeiern zum Ausdruck kam – den Weg in die Landeshauptstadt Stuttgart zu verkürzen.

Der Autofahrer, der heute gezwungen ist, bei Tauberbischofsheim die neue Autobahn zu verlassen, mag durch die Hinweisschilder von Bad Mergentheim, Weikersheim, Creglingen und Stuppach daran erinnert werden, daß die Bundesstraße nicht zu Unrecht als „Romantische Straße“ bezeichnet wurde. Neben den bedeutenden Kunstschätzen soll der Wein, der in diesem gesegneten Landstrich gedeiht, nicht vergessen werden. Die Straße entlang der Tauber zu ihrer Mündung ist die „Straße der Residenzen“, die durch das Taubertal nach Tauberbischofsheim, Bronnbach und Wertheim führt, wo sich mit Main und Spessart eine neue Landschaft erschließt.

Die Trinkwasserversorgung der Stadt Nürnberg

Entstehung, Stand und zukünftige Entwicklung

(Fortsetzung von Heft 2/74, 32)

c) Die Wasserversorgung aus der nördlichen Frankenalb

Die Nachfrage nach Wasser stieg nach 1900, primär bedingt durch die starke Erhöhung der Einwohnerzahl, die zum Teil aus Eingemeindungen resultierte, erheblich an. Da eine Kapazitätsausschöpfung der vorhandenen Anlagen abzusehen, ein entsprechender Ausbau aber nur schwer möglich war, wurde die Errichtung einer neuen leistungsfähigen Anlage notwendig. Umfangreiche Untersuchungen im Rednitzbecken, der Mittleren und Nördlichen Frankenalb ergaben, daß die besten Ergebnisse hinsichtlich Versorgungssicherheit, Wassergüte und Wirtschaftlichkeit durch die Fassung verschiedener Karstquellen bei Ranna im oberen Pegnitztal zu erwarten waren.

Von 1904 bis 1907 wurden deshalb die Quellen im ehemaligen Haselhofweiher, im Altwasser und im Franzenweiher sowie die Felsenquelle gefaßt und ihr Wasser mittels einer rd. 45 km langen, meist parallel dem Pegnitztal verlaufenden Zuleitung an den bestehenden Rohrstrang bei Erlenstegen angeschlossen. Ab 1912 standen Nürnberg aus diesem neuen Gebiet durchschnittlich 300 Liter pro Sekunde gutes Trinkwasser zur Verfügung. Damit erhöhte sich die Gesamtkapazität aller Werke auf 770 Liter pro Sekunde oder 66 500 cbm pro Tag. Da die Nachfrage nach Wasser weiter stieg, wurden in den Jahren 1930 bis 1933 die 2 km nördlich von Ranna gelegenen Kohlmeser- und Seizerquellen, zwei Quellgruppen, mit einer durchschnittlichen Schüttung von insgesamt rd. 150 Liter pro Sekunde gutem Trinkwasser, gefaßt und an den Zuleitungsstrang nach Nürnberg angeschlossen. Damit erhöhte sich die Tagesleistung des Wasserwerkes Ranna auf rd. 43 000 cbm pro Tag. Daneben wurden bis zum Ende der vierziger Jahre die bestehenden Anlagen, besonders die Wasserwerke Erlenstegen und Ursprung weiter ausgebaut und damit die Gesamtkapazität erheblich erhöht. Der stark steigende Wasserverbrauch von 19,1 Mill. cbm pro Jahr im Jahre 1923 auf einen allerdings durch Rohrbrüche und Löscharbeiten beeinflussten Maximalwert von 32,0 Mill. cbm während der Kriegsjahre signalisierte einen erneuten Engpaß in der Wasserversorgung. Zeigt auch der Verbrauch mit einem bisher nie wieder erreichten Spitzenwert von 118 cbm pro Kopf und Jahr (KJ) im Jahre 1945 im Gegensatz zu KJ-Werten von 59 (1939) und 67 (1953) die Besonderheit der Kriegszeit, so ergibt sich im Vergleich mit KJ-Werten von 45 (1925) und 47 (1933) doch eine erhebliche Zunahme des Wasserverbrauches in langfristiger Betrachtung (Vgl. auch Tab. 2).

d) Die gegenwärtige Trinkwasserversorgung Nürnbergs

Neben der allmählichen Ausschöpfung der Kapazität der bestehenden Trinkwasseranlagen zwang besonders die mangelnde Deckung des Spitzenbedarfes – so konnte im Hochsommer 1952 der durch eine Hitzewelle stark steigende Wasserverbrauch auf einen KT-Wert von 370 (1951 max. Wert 299) trotz aller Reserven nicht mehr gedeckt werden – zu einer raschen Erweiterung der Anlagen mit entsprechenden Reserven. Aufgrund der natürlichen Gege-