

tinentali. Si potrebbe considerare come terza causa che diminuisce la potenzialità dell'Elba la già accennata mancanza d'una congiunzione col Reno.

Ma anche se il progetto del canale Elba-Reno venisse tradotto in realtà ed assieme ad esso il progettato canale Anversa-Reno, il traffico dei nostri porti non se ne risentirebbe, mentre invece Amburgo sarebbe più duramente colpita. Del tracciato del canale Elba-Reno parleremo dopo aver accennato brevemente ai bacini del Weser e dell'Ems.

Il Weser è formato dalla confluenza del fiume Werra, che nasce nella parte Sud-Orientale della Selva Turingica, col fiume Fulda che nasce nella regione occidentale dei monti Röhn. Esso sfocia con un grande estuario nel mare del Nord, ad Occidente dell'estuario dell'Elba, dopo aver bagnato Cassel sulla Fulda, Minder immediatamente a Nord della Porta Westfalica e Brema. La navigazione del Weser incomincia da Cassel, mentre la Werra, pur avendo una porta superiore alla Fulda, non si presta alla navigazione causa la montuosità della regione che attraversa.

Il più importante affluente del Weser è l'Aller che riceve le acque del Leine sul quale trovasi Hannover. Questo affluente ha, dal punto di vista della navigazione, pochissima importanza perchè d'estate è impraticabile a qualsiasi mezzo di trasporto.

Ancora meno importante del Weser è l'Ems il quale nasce nella parte meridionale della Selva di Teutoburgo e sfocia con un grande estuario, il Dollart, nel Mare del Nord. Alla sua foce è situato il porto di Emden, l'Ems è navigabile da Rheine e dalla sua riva sinistra parte una serie di canali che mette in comunicazione l'Ems coi canali olandesi.

Un grande canale, il Mittellandcanal, che da Ruhrort va fino a Münster e continua al Nord, rettificando il corso dell'Ems, fino a Lingen. Dal canale che rettifica l'Ems, superiore si stacca, all'altezza di Rheine, un altro canale che tagliando il Weser presso Minden va a finire a Hannover sul Leine. Da Hannover il canale dovrebbe continuare, passando a N. di Braunschweig, fino a Magdeburgo sull'Elba. In questo modo verrebbe attuata la congiunzione dell'Elba col Weser e quindi col Reno. Il traffico di questa rete di canali sarebbe caratterizzato dal trasporto di carbone, ferro ed acciaio, dalla regione mineraria ed industriale della Ruhr verso oriente e a quello di cereali, patate, concimi e legname da ardere e da costruzione verso occidente, come lo dimostrano le statistiche dei tronchi aperti alle comunicazioni (1).

Volendo citare alcune cifre sull'importanza delle comunicazioni per mezzo dei fiumi e canali germanici è necessario risalire all'ultimo anno normale, cioè al 1913.

Nota il Dott. Rosenbaum (2) che nel 1913 il traffico era così ripartito:

Trasporto merci con ferrovia	505	milioni di tonn.
» » sulle vie navigabili	99,6	» » »
» cumulativo (Ferr. e vie navig.)	44	» » »

Per poter paragonare queste cifre è opportuno trasformarle in unità di traffico, il che si ottiene moltiplicando le quantità trasportate per il percorso effettuato. Per lo stesso anno, si ottengono allora i dati seguenti:

Sulle ferrovie	67	miliardi di tonn.-km.
e sulle vie navigabili	21,5	» » » »

Ne segue che quasi il 25 % del traffico totale fu eseguito per mezzo della navigazione interna, di cui ben 10 miliardi di tonn.km. spettano al solo sistema del Reno.

(1) Cfr. F. Sirringhaus. Die Entwicklung des Verkehrs in den Dortmund Ems-Kanal-Häfen Dortmund und Münster. Münster 1921.

(2) Dott. Edoardo Rosenbaum, direttore della Biblioteca commerciale di Amburgo. « Il sistema fluviale germanico sotto l'influenza del Trattato di Versailles » nel Manchester Guardian Commercial, 18 Maggio 1922.