



*** EINE NEUE GEOGRAPHIE FÜR DIE MARITIME ROUTEN***

**DREI INNOVATIVE PROJEKTE, DIE
DIE WELT WEITEN MARITIME ROUTEN VERÄNDERN**

**DER TRANSPORT VON SCHIFFEN: MEER-LAND-MEER IST
EIN SCHRITT IN DIE ZUKUNFT.**

" Die Reise von Schiffen: Meer-Land-Meer ist eine Frage der Zeit.



❖ **DER MARITIME KANAL VON MESOPOTAMIEN.**

❖ **ERSATZ ODER UMGEHUNG DER STRASSE VON HORMUS.**

❖ **SCHIFFSREISE : MEER-LAND-MEER.**

❖ **Zwei regionale Projekte:.....Marmarameer & Victoriasee.**

MSC.Vojna Ngjeqari. Ing.Xhevair Ngjeqari.
office@waterwaysengineers.com
bealbac@gmail.com

Sie trennen Länder und
"Wasser bedeckt 70,68 % der
Erdoberfläche Völker."



"Während die hydro-maritime, luft-
und landbasierte Infrastruktur die
Volkswirtschaften, Kulturen,
Wünsche und Völker vereint."

- ❖ Im Jahr 2021 erreichte der Wert des weltweiten Handels über 28 Billionen Dollar.
- ❖ Der Warenverkehr wird zu 80-90 % über den Seeweg abgewickelt.
- ❖ Der Handelsumsatz steigt um ± 250 Millionen Tonnen Waren pro Jahr.
- ❖ Nach den Jahren 1869-1914 wurde keine neue Schifffahrtsroute eröffnet.
- ❖ Die Seewege sind die am wenigsten entwickelte Infrastruktur in der Weltwirtschaft.
- ❖ Die Seewege bleiben weiterhin vom Suezkanal abhängig, Projekte, die von den Pharaonen oder Kleopatra, Jahre vor Christus, geplant wurden.
- ❖ Die Durchfahrtgebühr des Suezkanals (193,2 km) (± 2500 \$/km) und die Sicherheitskosten für den Persischen Golf übersteigen die Schifffahrtskosten in den Nahen Osten.
- ❖ Der Nahe Osten und Zentralasien sind Zentren für natürliche Ressourcen und Bevölkerungsdichte.
- ❖ Die direkte Verbindung des Mittelmeers mit dem Persischen Golf und Zentralasien ist entscheidend für den Welthandel.
- ❖ Der maritime Kanal von Mesopotamien (1500 km), integriert in die Landinfrastruktur, verspricht, die Zeit und Kosten des weltweiten Handels zu halbieren.

DREI INNOVATIVE PROJEKTE

- ❖ PROJEKT-1-.....DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL.
- ❖ PROJEKT-2-.....ERSETZUNG ODER UMGEHUNG DER STRASSE VON HORMUS.
- ❖ PROJEKT-3-.....SCHIFFSREISE ÜBER AUTOBAHNEN UND EISENBAHNEN.

"SCHIFFSREISE, SEE-TERRITORIUM-SEE: EINE NEUE BEWEGUNG IM GLOBALEN TRANSPORT SYSTEM."

Schiffe werden wie alle Straßen- und Schienenfahrzeuge durch elektromechanische Kräfte angetrieben. Die zweite Variante sieht eine elektromagnetische Reise (Inductrack-III) vor, bei der eine Kombination aus Maglev-, elektromagnetischen und hydromaritimischen Kräften genutzt wird. Aber auch mit nuklearen Motoren.

Schiffe werden auf dem Land ruhiger und sicherer reisen als auf den Meeren oder Ozeanen.

"The Waterways Engineers are dedicated
to exploring new maritime routes."



MSC.Vojna Ngjekar Ing.Xhevair Ngjekar
office@waterwaysengineers.com
bealbac@gmail.com

1. Die Vorteile für die menschliche Gesellschaft durch Meereswasser sind unermesslich.
2. Studien, Planungen und Finanzierungen für den Bau von Maritime Routen sind unzureichend.
3. Zum ersten Mal werden drei Projekte vorgestellt, die die globalen Seewege verändern werden.

Albania 2015.

“Der Transport von Gütern über die Ozeane ist eine Qual. Die Risiken des Bermudadreiecks, sowohl natürliche als auch menschengemachte, enden nie. Die Reise vom Mittelmeer in den Nahen Osten ist zwei- bis dreimal länger und gefährlicher. Um die sichere Passage durch die Straße von Hormuz zu gewährleisten, werden täglich \pm 410 Millionen Euro ausgegeben.“

“Warum gibt es keine Projekte für neue maritime Routen?”

Meeresgebiete bedecken zwei Drittel der Erdoberfläche, doch die Menschheit hat keine echte Kontrolle oder Eigentum darüber. Jeder Staat oder jedes Unternehmen profitiert entsprechend seiner Macht und Fähigkeit. Die Meere und Ozeane ähneln dem Staatseigentum unter dem Kommunismus: Sie gehören allen, aber niemand schützt sie. Die 'UNCLOS' reicht nicht aus.“

DREI INNOVATIVE PROJEKTE, DIE DIE WELTWEITEN SEEWEGE VERÄNDERN WERDEN“

- ❖ “MESOPOTAMISCHER MARITIMER KANAL“Ein aufstrebendes und zukunftssträchtiges Projekt.
- ❖ “ERSATZ ODER UMGEHUNG DER STRASSE VON HORMUZ“Ein dringendes Projekt.
- ❖ “SCHIFFSREISEN ÜBER LAND:Eine Revolution des globalen Transports.“
- ❖ “SCHIFFSTRANSPORT ÜBER EISENBAHN“Ein innovativer neuer Ansatz.
- ❖ “SCHIFFSREISEN VON MEER ZU LAND ZU MEER: Eine neue Wende im Transportsystem.“

„UNSERE VISION:
Eine neue Geografie
für den globalen Handel
und den Warenverkehr.“

“UNSERE MISSION:
Die Kosten und die Zeit des
maritimen Transports zu
reduzieren, um den
internationalen Handel zu
beschleunigen.“

“UNSER Credo:
Wasser trennt Länder und
Menschen, aber unsere Projekte
vereinen und verbinden sie auf
einem gemeinsamen Weg.“



Zwei Regionale Projekte.

- ❖ MARMARAMEER. Umwelt- und Reinigungsprojekt.
Die Dardanellen-Straße ausschließlich für Touristen- und Passagierschiffe.
Natürlicher kommerzieller Megahafen in der Saros-Bucht.
- ❖ ÄQUATORIALES AFRIKA. Hydro-urbanes und hydro-energetisches System für die Gewässer des Viktoriasees (ohne Bau von Dämmen und Stauseen).
Äquatoriales Afrika. Wasser- und Hydroenergie für Tansania und Uganda.



Die Studie präsentiert 5 Projekte

Drei Projekte für maritime Routen und zwei regionale Projekte.
Die maritime Routenprojekte werden sowohl in einer Kurzfassung als auch in einer erweiterten Fassung vorgestellt.

1. PROJEKT 1: Der mesopotamische maritime Kanal.
2. PROJEKT 2: Der Ersatz oder die Umgehung der Straße von Hormus.
3. PROJEKT 3: Schiffsreise auf Autobahnen und Eisenbahnen.
4. PROJEKT 4: Sauberhaltung des Marmarameeres.
5. PROJEKT 5: Hydro-urbane und hy.-energetische Systematisierung der Gewässer des Viktoriasees.



Nr.	INHALT DER STUDIE	Page
❖	Drei innovative Projekte, die die maritimen Routen der Welt verändern werden.	1-3
❖	Maritime Routen: Das Mittelmeer – Der Nahe Osten und Zentralasien	5
❖	Was sind maritime Meerengen? Die Straße von Hormus	6
❖	Maritime Routen vor und nach dem Suezkanal. Der mesopotamische Kanal.	7
❖	KURZINFO ZU PROJEKTEN	
❖	Kurzinfo Projekt 1: Das Mittelmeer und der mesopotamische maritime Kanal.	8
❖	Projekt 1: Warum sollte der mesopotamische maritime Kanal gebaut werden?	9
❖	Kurzinfo Projekt 2: „Ersatz der Straße von Hormus.“	10
❖	Kurzinfo Projekt 3: Die Reise des Schiffs auf Autobahnen.	11-12
	ERWEITERTE INFORMATIONEN ZU PROJEKTEN	
	Erweiterte Informationen Projekt 1: Der Mesopotamische maritime Kanal	13
❖	Warum sollte der mesopotamische Kanal gebaut werden?	13-14
❖	Technische Informationen zu den Projekten*	14
❖	Variante für die Schiffsplatzierung... Querschnitt	15
❖	Trockenheit des Euphrat... Längsprofil des mesopotamischen Kanals	16-18
❖	Langfristige wirtschaftliche und ökologische Vorteile des mesopotamischen Kanals	19
	Erweiterte Information .Projekt 2: „Ersatz der Straße von Hormus.“	20
❖	Geopolitische und finanzielle Bedeutung, militärische und wirtschaftliche Kosten:	21
❖	Erweiterte Info...Projekt 3: Die Reise von Schiffen auf Start- oder Autobahnen auf Eisenbahnschienen. Zweck des Projekts	22-23
❖	Projektdurchführung. Was ist ein Wagentransporter? Was ist eine Wasserstation?	24-25
❖	Was ist das Maglev-System? Inductrack-III-Modell. Wie wird das Schiff im Wagenbett platziert?	26-27
❖	Eine neue Bewegung für die Reise von Menschen und den Transport von Gütern. Wichtige Vorteile des Projekts.	28-29
❖	Erweiterte Info.. Projekt 4: „Hydro-Umweltprojekt des Marmarameeres.“	30
❖	Das Marmarameer sollte so sauber wie das Mittelmeer sein.	32
❖	„Der größte Frachtport im Mittelmeer könnte in der Saros-Bucht gebaut werden.“	35
❖	Erweiterte Informationen. Projekt 5: Die Perspektiven des Baus von Haupt-Wasserkraftwerken aus den Gewässern des Nils in Uganda und Tansania.	36
❖	Ugandas komplexes Hydroenergie-Projekt. Schlussfolgerungen der Studie.	37
❖	Tansanias komplexes Hydroenergie-Projekt. Sulunga-See und Wasserkraft:	38-39
❖	Die Verbindung zwischen dem Viktoriasee und dem Tanganyikasee:	40
❖	Schlussfolgerungen: Ein Auftakt für die Zukunft.	41

- ❖ The Suez Canal was officially inaugurated on 17/11/1869.

- ❖ The Panama Canal was officially inaugurated on 15/08/1914.

- ❖ Since 1869–1914, no new maritime routes have been opened.

- ❖ The main maritime routes connecting Europe, the Persian Gulf, and Asia rely heavily on the Suez Canal (opened in 1869), as well as the Bab el-Mandeb Strait and the Strait of Hormuz.

- ❖ A study of maritime geography reveals that navigation from the Mediterranean Sea to the Persian Gulf and Central Asia is excessively long, with no alternative other than the Suez Canal and the two straits of the Arabian Peninsula. Suez Canal-Arabian Sea-Kuwait Bay (L=6,250 km)

- ❖ Diese Wasserstraßen sind entscheidend für den globalen Warenfluss, da natürliche Ressourcen und Bevölkerungen im Nahen Osten und in Asien konzentriert sind.

- ❖ Das Zentrum der Schiffs- und Landinfrastruktur im Nahen Osten und in Zentralasien ist der Persische Golf. Natürliche Ressourcen und Bevölkerungen sind in diesen Regionen konzentriert. Daher ist der Bau des mesopotamischen maritimen Kanals (L=1.500 km) zusammen mit der Landinfrastruktur dringend und notwendig.

MEDITERRANEAN SEA - MIDDLE EST- ASIA CENTRAL GEOGRAPHICAL POSITIONS

ROAD SILK

WATERWAYS

MEDITERRANEAN SEA

MIDDLE EST

ASIA CENTRAL

INDIA NORD WEST

MIDDLE EST AND ASIA CENTRAL

WATERWAYS ENGINEERS

The Middle East & Central Asia, are rich in natural resources and have large populations.

1500 km

900km

3000km

2250km

193 km

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Turkie Est

Siria*

The Mesopotamian Maritime Canal

Kuwait Bay

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

Persian Gulf

Arabian Saudi

Yemen

Izrael

PALESTINA

EGITO

SUDAN

ERITREA

ETIOPIA

Somalia

Oman

UAE

Pakistan

Karaci

Mumbai

Iran

Afghanistan

Turkmenistan

Uzbekistan

Kirgistan

CHINA

Taxhikistan

Turque

Iran

Iraq

Lebanon

Turkey

Antakya Bay

Suez Canal

Rot Sea

Strait of Bab el Mandeb

Strait of Hormuz

WARUM GIBT ES KEINE PROJEKTE FÜR NEUE MARITIME ROUTEN?.....

5

VERSTÄNDNIS VON ENGEPASSAGEN: DIE STRAßE VON HORMUS

1. Engepassagen sind enge und strategisch wichtige Durchgänge, die zwei große Gewässer oder Landmassen miteinander verbinden. Im maritimen Handel handelt es sich dabei typischerweise um Meerengen oder Kanäle, die aufgrund ihrer geopolitischen Lage stark befahren sind. Sie bergen jedoch auch mehrere Risiken. Aufgrund ihrer strategischen Bedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens sind Engepassagen während politischer Instabilität anfällig für Blockaden oder Störungen.
2. Die Dominanz über die Ozeane wird durch die Kontrolle von acht wichtigen Punkten auf der Erde erreicht. Dies sind die acht obligatorischen maritimen Durchgänge, bekannt als Engepassagen, die von den Vereinigten Staaten überwacht werden und den vollständigen Ablauf des globalen Handels ermöglichen, der zu 80-90% über das Meer erfolgt, dank etwa 100.000 großer Frachtschiffe.
3. Von diesen acht Engepassagen befinden sich drei auf der Seeroute vom Suezkanal zum Persischen Golf. Art und Ausmaß der Risiken variieren je nach Lage. Einige der bedeutendsten Bedrohungen treten an kritischen Punkten wie der Straße von Hormus, der Straße von Bab el-Mandeb, dem Roten Meer und dem Suezkanal auf. Die Straße von Hormus wird allgemein als der wichtigste Punkt für den globalen Öltransit anerkannt.
4. Es gibt viele Engepassagen auf maritimen Routen, die je nach Intensität des Schiffsverkehrs in primäre, sekundäre, tertiäre usw. unterteilt werden. Hindernisse und Konflikte entstehen durch die Anrainerstaaten dieser Engepassagen. Die Kosten für die Aufrechterhaltung maritimer Routen sind sehr hoch. Mit denselben Kosten könnten neue maritime Straßen und Engepassagen gebaut werden.

Choke Points Primary

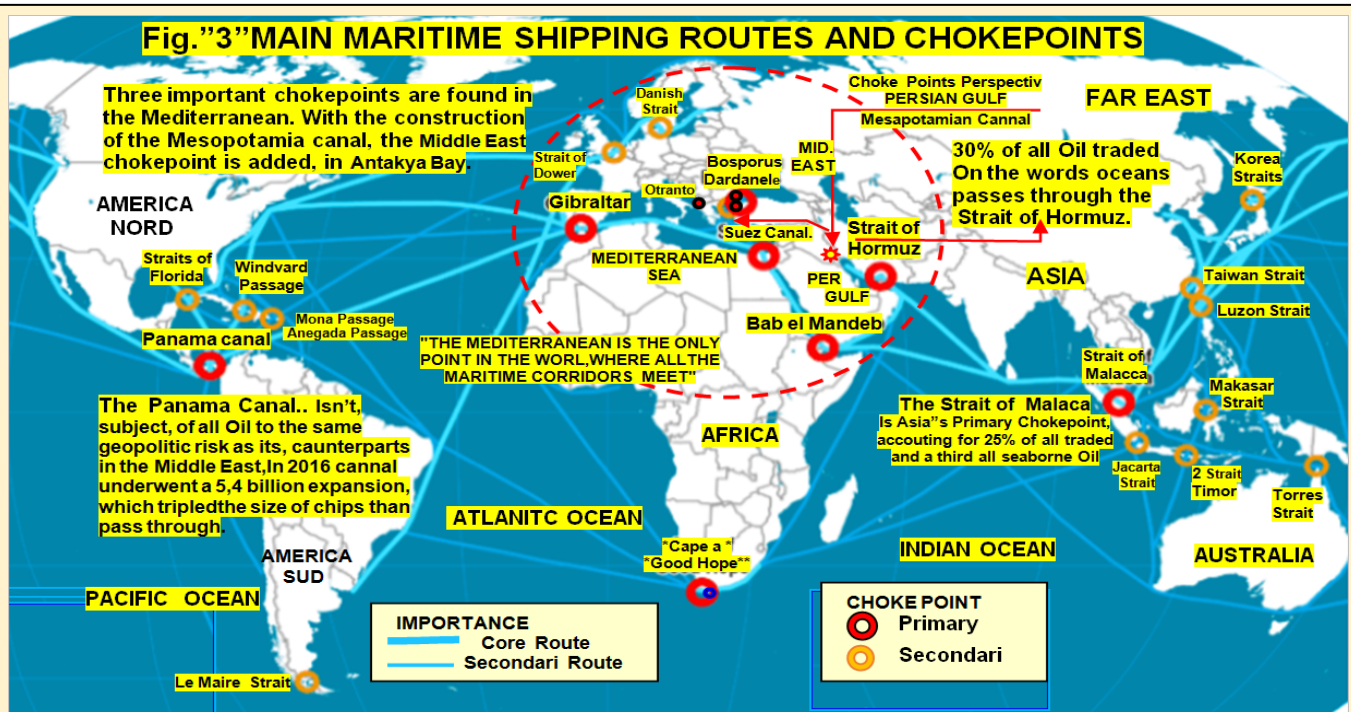
1. The Suez Canal.
2. Strait Bab el Mandeb.
3. Strait of Hormuz.
4. Strait of Melaca (Singapore.).
5. Strait of Gibraltar.
6. Strait of Dardanelle.
7. Strait of Bosforus.
8. The Panama Canal

Choke Points Secondari

1. Cape a Goode Hope
2. Taiwan Strait
3. Luzon Strait
4. Korean Strait
5. Danish Strait
6. Strait of Sicilia
7. Strait of Dower
8. Strait of Tunis

Choke Points Secondari

1. Strait of Timor
2. Macasar Strait
3. Torres Strait
4. Jakarta Strait
5. Mona Passage
6. Strait of Florida
7. Windvard Passage
8. La Maire Strait



DAS MEDITERRANEAN - SUEZKANAL - MESOPOTAMISCHER KANAL

(Vor und nach dem Bau des Suezkanals. Der Suezkanal hat eine Länge von L=193,2 km)

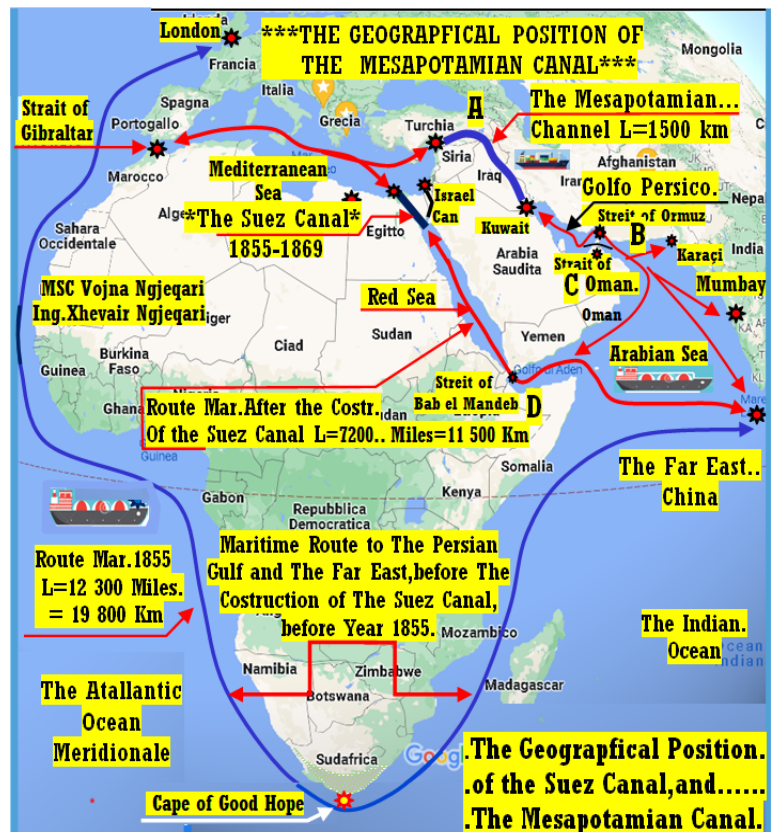
Seeroute Suezkanal – Persischer Golf, Länge = 6250 km

1. Maritime Routen sind die am wenigsten entwickelte Infrastruktur in der globalen Wirtschaft. Um den Nahen Osten, Fernost und Zentralasien zu erreichen, navigieren Schiffe durch den Suezkanal, der vor 156 Jahren gebaut wurde, aber Jahrhunderte vor Christus konzipiert und geplant wurde.
2. Die Transitzkosten durch den Suezkanal machen mehr als 25 % der Ölverbrauchskosten des Schiffs aus, bis es den Persischen Golf erreicht.
3. Der Suezkanal wurde 1869 eingeweiht. Vor 1869 segelten Schiffe um Afrika (Kap der Guten Hoffnung), eine Strecke von 19.800 km (London nach Mumbai). Nach dem Bau des Suezkanals (1869) legten Schiffe nun 8300 km weniger zurück, als wenn sie um Afrika segelten.
4. Nach dem Bau des Mesopotamischen Kanals würden Schiffe 3000–4500 km weniger zurücklegen als auf der Suezkanalroute. Unter der derzeitigen Situation bleibt die See-Route durch den Suezkanal, das Rote Meer, die Straße von Bab el-Mandeb, das Arabische Meer und die Straße von Hormus die einzige kurze Route für Schiffe, die vom Mittelmeer in den Persischen Golf, den Nahen Osten, Zentralasien und den Fernen Osten fahren. Sie ist jedoch unsicher. Die Blockierung des Suezkanals vom 23. bis 29. März 2021 durch das Containerschiff Ever Given unterstrich die geowirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals. Die Verluste beliefen sich auf 9,6 Milliarden Dollar pro Tag.
5. Die Sicherheitskosten für die Navigation im Roten Meer, im Arabischen Meer, im Persischen Golf und in den beiden Meerenengen sind hoch. Laut Analysten kostete die Gewährleistung einer reibungslosen oder normalen Schifffahrt von Mittelmeer bis Persischer Golf von 1976 bis 2020 insgesamt 8 Billionen Dollar oder mindestens 150 Milliarden Dollar pro Jahr. Dies sind hohe Kosten, ohne Unfälle und den Verlust von Leben von Soldaten, Seeleuten oder Zivilisten zu berücksichtigen. Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Mautgebühren für die Durchfahrt durch den Suezkanal und die Kosten für die Sicherstellung einer sicheren Schifffahrt von Suez bis zum Persischen Golf höher als die gesamten Kosten der Schiffsreise.....

Vor dem Bau des
Suezkanals (1869)
segelten Schiffe um
Afrika, passierten das
Kap der Guten
Hoffnung.

Um Entfernungen zu
vergleichen, beziehen
sich englische Gelehrte
auf die Stadt Mumbai.
(Ehemals die Hauptstadt
Indiens).

office@waterwaysengineers.com
bealbac@gmail.com

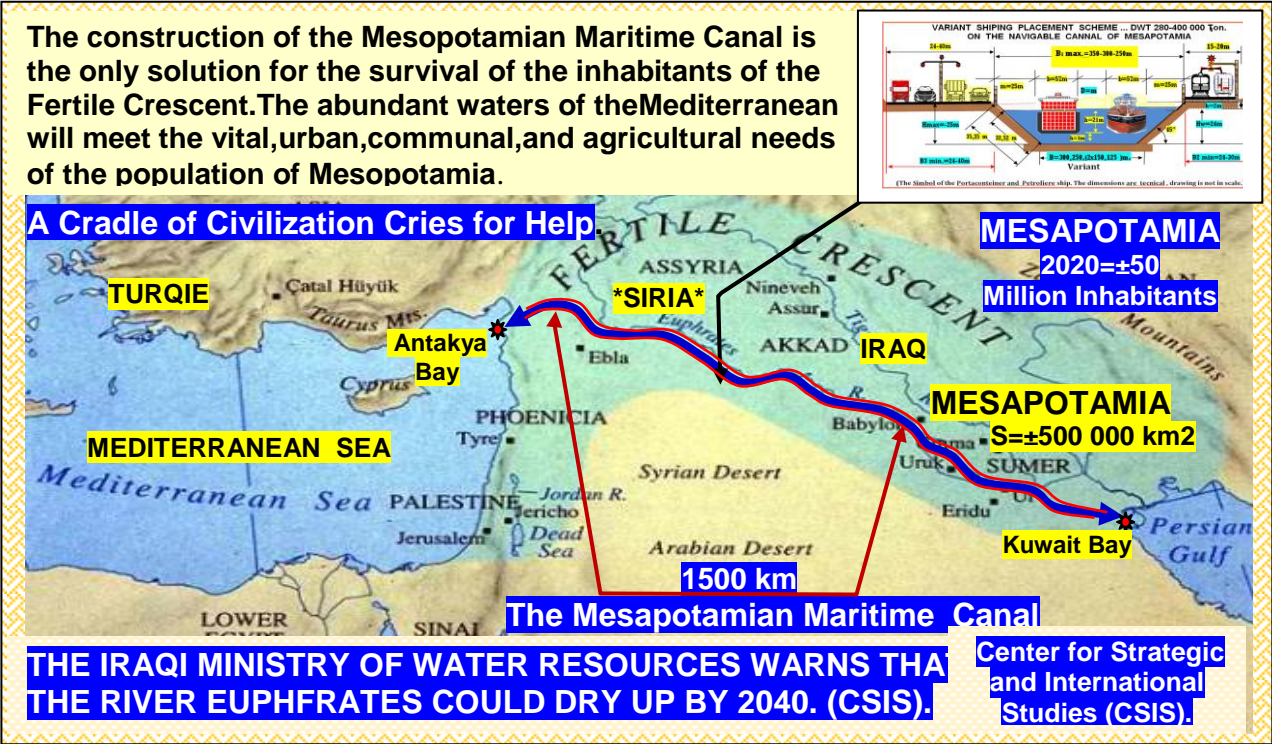


Mediterranean sea routes with the Persian Gulf and the Middle and Far East.

Projekt *1* "Kurzinformation"

DAS MITTELMEER UND DER MESOPOTAMISCHE KANAL

1. Das Mittelmeer ist ein globaler strategischer Knotenpunkt, der eng mit wichtigen i Schifffahrtsrouten verbunden ist.Es dient als Zentrum für die Sammlung und Verteilung von Waren und bietet einen wichtigen Punkt für Schifffahrtsrouten. Wenn wir die Entwicklung zukünftiger Seewege vorhersagen wollen,ist dasMittelmeer zweifellos das Schwerpunktszentrum, das ein Schlüsselfaktor für die internationale Vernetzung bleiben wird. Dies bedeutet, dass es das Bindeglied ist, das Amerika mit dem Nahen Osten, Asien und dem Fernen Osten verbindet.
2. Der Nahe Osten und Zentralasien oder sogar Südasien sind reich an natürlichen Ressourcen und haben große Bevölkerungen. Diese Regionen sind reich an riesigen Vorkommen von Öl, Erdgas, Mineralien und anderen Energiequellen, was sie zu wichtigen Zentren für die globale Versorgung macht. Darüber hinaus bietet die hohe Bevölkerungsdichte ein bedeutendes Marktpotenzial, das die Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen antreibt.
3. Der Suezkanal: Die einzige Schifffahrtsroute zwischen dem Mittelmeer, dem Nahen Osten und dem Persischen Golf Der Suezkanal verbindet das Mittelmeer mit dem Nahen Osten und dem Persischen Golf, indem er das Rote Meer (2.250 km), die Straße von Bab el-Mandeb, das Arabische Meer (3.000 km), die Straße von Hormus und den Persischen Golf (900 km) durchquert. Die gesamte Entfernung vom Suezkanal bis zum Persischen Golf beträgt 6.250 km. Diese Schifffahrtsroute ist sehr lang und unsicher.
4. Zunehmende Konflikte und Störungen in den letzten Jahren Konflikte und Hindernisse haben in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Die Blockierung des Suezkanals vom 23. bis 29. März 2021 führte zu Verlusten von 400 Millionen Dollar pro Stunde oder 9,6 Milliarden Dollar pro Tag (laut Lloyd's List).

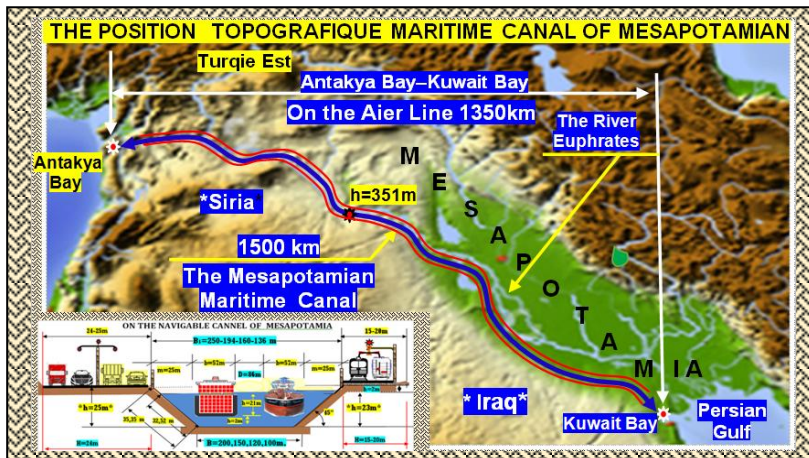


5. Geografische Studie hebt die Nähe des Mittelmeers, des Persischen Golfs und Zentralasiens hervor Eine geografische Studie zeigt,dass das Mittelmeer,der Persische Golf und Zentralasien in enger Nähe zueinander liegen. Das Mittelmeer ist vom Persischen Golf durch das Einzugsgebiet desEuphrat-Flussesund dasEinzugsgebiet des Orontes-Flusses oder durch das mesopotamische Tal (Fruchtbarer Halbmond) und das Orontes-Flusstal getrennt. Beide Gebirgslagen sind durch eine hügelige Erhebung von h=351 Metern getrennt.

PROJEKT*1*

“Zwei Gründe für den Bau des Neuen Erster Grund Mesopotamischen See-Kanals“

1. Seine geografische Lage macht das Mittelmeer zum Gravitationszentrum der Schifffahrtsrouten und schafft Möglichkeiten für die wirtschaftliche und politische Integration der umliegenden Regionen. Als Vermittler zwischen den Kontinenten spielt das Mittelmeer eine unschätzbare Rolle bei der Bewegung von Waren und der Entwicklung der globalen Wirtschaft.“
2. Der Mesopotamische See-Kanal (L=1500 km) verbindet das Mittelmeer mit dem Persischen Golf über die kürzeste mögliche Route, vom Golf von Antiochia bis zum Golf von Kuwait. Er verkürzt die Schifffahrtsroute um 3.000 km im Vergleich zum Suezkanal. Er ist eine kostengünstige Alternative zum Suezkanal, um das Mittelmeer mit dem Persischen Golf, Zentralasien und dem Fernen Osten zu verbinden.
3. Die Golfstaaten, der Nahe Osten und Zentralasien sind isoliert. Ihre Straßen- und Seeverbindungen mit europäischen Ländern, Amerika oder Verbindungen zu Verbrauchern von natürlichen Ressourcen, Brennstoffen und Marktpotenzialen sind lang, unsicher, teuer und mit politischen sowie administrativen Belastungen behaftet. Der Mesopotamische See-Kanal erreicht den Golf von Kuwait oder das Herz des Nahen Ostens. Durch die endgültige Lösung des See- und Landtransports mit niedrigen Kosten zwischen Zentralasien und dem Mittelmeer über die Seidenstraße wird er effiziente Verbindungen schaffen



Der Mesopotamische Kanal oder die Interkontinentale Verbindung: Er bietet einen direkten Korridor zwischen Europa und Asien, wodurch die Zeit und die Kosten für den Transport von Waren reduziert werden.

Wirtschaftliche Transformation: Der Kanal wird zur Hauptstütze der euro-asiatischen Wirtschaft und des Handels, was die Entwicklung von Industrie-, Hafen- und Stadtgebieten entlang des Korridors anregen wird.

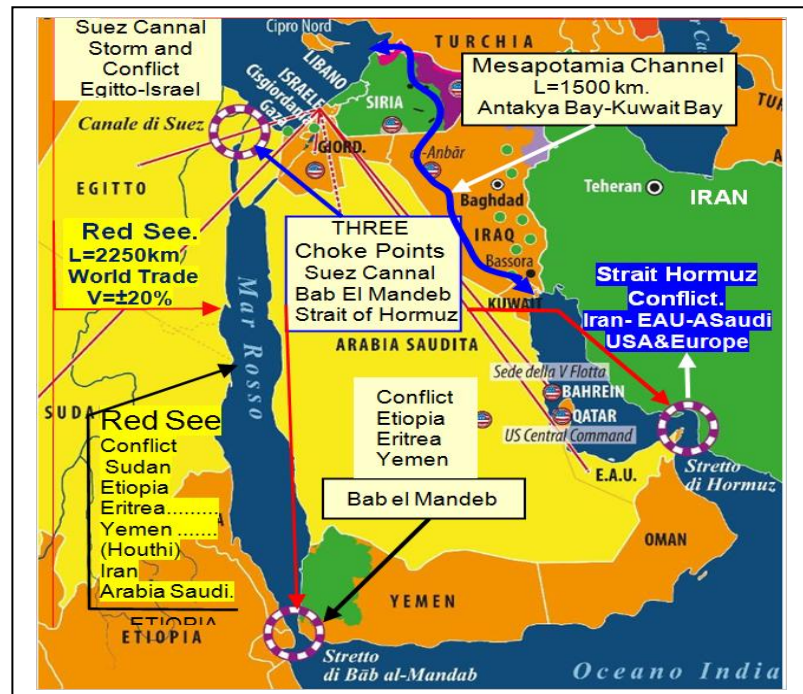
Zweiter Grund:

4. Das irakische Ministerium für Wasserressourcen warnt, dass der Fluss bis 2040 austrocknen könnte. Der Euphrat trocknet aus, und das Land, das einst die Wiege der Zivilisation war, steuert auf eine Zerstörung zu, die die Menschen dazu zwingt, einen Ort zu verlassen, den sie seit Tausenden von Jahren als ihr Zuhause betrachten. Daher ist der Bau des Mesopotamischen Kanals ein dringendes, essentielles und visionäres Projekt.
5. Das entsalzene Salzwasser des Mesopotamischen Kanals wird das Wasser des Euphrat ersetzen und den Überfluss an Mittelmeermengen in die Wiege Mesopotamiens bringen. Dieses Wasser wird Trinkwasser, Gemeinschafts-, Industrie-, Landwirtschafts-Umweltwasser für die Bewohner des Mesopotamischen Beckens liefern. Dies impliziert, dass das Wasser des Kanals für das Überleben der Bewohner des Euphratbeckens von entscheidender Bedeutung ist. Im mesopotamischen Gebiet könnte der Verlauf des Kanals je nach städtischen, landwirtschaftlichen, maritimen und ökologischen Interessen gebaut werden.
6. Der Mesopotamische See-Kanal hat keine Bauhindernisse. Die Projektkosten steigen durch das große Volumen an Aushub. Der Verlauf des Kanals verläuft über 1000 km parallel zum trockenen Bett des Euphrat. Mit Aushub- und Transporttechnologie wird das große Aushubvolumen den Bau dieses monumentalen Werkes nicht behindern. Der Achse oder Verlauf des Projekts führt durch unproduktive Gebirgslagen, insbesondere in den Wüsten Syriens, des Iraks usw.

Projekt *2*" Kurzinformation ".

DAS PROJEKT ZUR ERSETZUNG DER STRASSE VON HORMUS IST DRINGEND

1. Die Straße von Hormus ist ein zwingender Durchgang, der in der maritimen Terminologie als Engpass (Choke Point) bekannt ist. Sie verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und dem Arabischen Meer. „Öltanker, die täglich rund 21 Millionen Barrel Öl transportieren (etwa ein Drittel des weltweit auf See gehandelten Öls), passieren die Straße von Hormus.“
2. „Um die sichere Navigation der Schiffe in der Straße von Hormus zu gewährleisten, werden täglich etwa 410 Millionen US-Dollar ausgegeben. Daher ist das Projekt zur Umgehung der Straße von Hormus dringend erforderlich.“
3. „Im Durchschnitt passieren täglich 50 Öl- und Gastanker die Straße von Hormus und transportieren eine Gesamtmenge im Wert von etwa 5 Milliarden US-Dollar. Rund 8 % dieses Betrags werden für die Sicherstellung einer unfallfreien Passage der Schiffe ausgegeben. Dies ist eine sehr hohe Kostenbelastung. Doch das Problem beschränkt sich nicht nur auf die Straße von Hormus.“
4. „Die gesamte Schifffahrtsroute vom Suezkanal bis zum Golf von Kuwait, die sich über 6.200 km erstreckt, ist unsicher und besteht aus mehreren Engpässen (Choke Points). Die Sicherheitsrisiken im Suezkanal, im Roten Meer, in der Straße von Bab el-Mandeb, im Arabischen Meer und in der Straße von Hormus haben zugenommen. Der Ersatz oder die Umgehung der Straße von Hormus ist eine dringende Notwendigkeit für den globalen Handel, die Wirtschaft und die internationale Stabilität.“



5. Das Projekt zur Umgehung der Straße von Hormus weist keine baulichen Hindernisse oder hohen Baukosten auf. Es kann auf der Halbinsel Musandam oder der Landenge der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) umgesetzt werden.
6. Das Fehlen neuer Projekte für maritime Routen steht in Zusammenhang mit verschiedenen theoretischen und praktischen technisch-wissenschaftlichen Disziplinen wie Hydrologie, Hydrotecnic, Geologie, maritimer Ingenieurwesen, Schiffbau, Transportwesen, Relief und Weltkartografie. Diese Disziplinen müssen sich bemühen, neue Projekte vorzustellen. Projekte für maritime Routen sind multidimensional.
7. Im Fall der Umgehung der Straße von Hormus hat Waterways Engineers fünf Varianten vorbereitet, von denen drei auf der Halbinsel Musandam umgesetzt werden sollen, während zwei innerhalb des Gebiets der VAE liegen. Die neuen maritimen Korridore sind einfache hydrotechnische Lösungen. Funktional befinden sie sich 60 bis 120 km von der Straße von Hormus entfernt.

Projekt *3*" Kurzinformation "

A NEW MOVEMENT



"FÜR DIE REISE VON MENSCHEN
UND DEN TRANSPORT VON
GÜTERN"

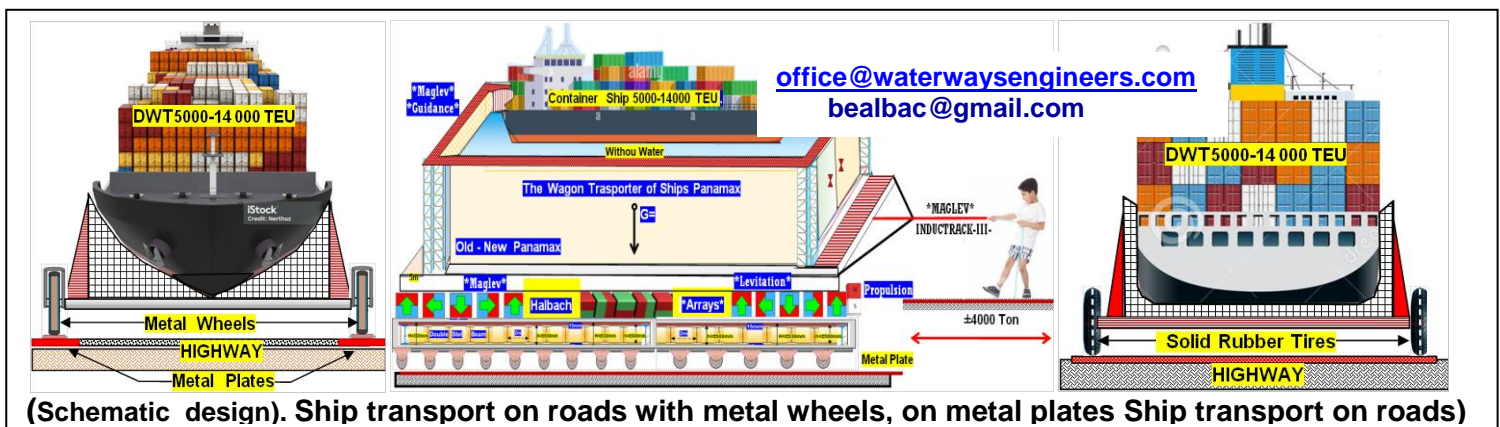
DIE REISE VON SCHIFFEN SEE-LAND-SEE IST EINE FRAGE DER ZEIT.

WATERWAY ENGINEERS präsentieren das neue Schiffbewegungssystem, See-Land-See, ohne die Ladung zu entladen.

DAS PROJEKT BASIERT auf der Kombination von elektromechanischen Kräften, elektromagnetischen Maglev-Kräften und hydrotechnischen Fähigkeiten.

DIE BEWEGUNG VON SCHIFFEN AUF STRASSEN ODER SCHIENEN WIRD ERREICHT DURCH:

1. "Den Transport von Schiffen auf Straßen und Schienen mittels eines Mega-Transportwagens".
2. "Den Transport von Schiffen auf Straßen und Schienen durch ein Fahrgestell und Räder, die direkt an der Schiffstruktur oder dem Unterbau montiert sind".
3. Die Bewegung von Schiffen auf Straßen und Schienen mit Geschwindigkeiten von $V = 25-36 \text{ km/h}$ wird erreicht durch:
 - ❖ Dieselmotoren.
 - ❖ Elektromechanische Motoren (Hybrid).
 - ❖ Elektromotoren.
 - ❖ Elektromotoren und elektromagnetische Maglev-Motoren, Modell Inductrack-III.
4. *Das elektromagnetische Maglev-System, Modell Inductrack-III, ermöglicht den Transport von Schwerlasten bei niedrigen Geschwindigkeiten.
5. Das innovative Projekt ermöglicht die Bewegung von Schiffen auf Straßen und Schienen durch zwei Hauptstrukturen:
 - ❖ Die Unterwasserstation und
 - ❖ den Schiff-Transportwagen.
6. Das sanfte und sichere Absenken des Schiffs vom Meeresspiegel auf die Plattform des Transportwagens oder direkt auf die Straßenplattform wird innerhalb von $\pm 10-15$ Minuten abgeschlossen, unter Verwendung von:
7. Mit einem einfachen hydrotechnischen Werk. .
8. Hydrotechnischem Absenken des Schiffs in der Unterwasserstation.
9. Die Reise des Schiffs auf Straßen und Schienen ist ruhiger und sicherer als die Navigation auf See oder Ozean.



Projekt *3*" Kurzinformation "



DAS REISEN DES SCHIFFES AUF AUTOBAHNEN

1. Das Reisen des Schiffes erfolgt mithilfe eines Transportwagens.
2. Der Transportwagen stützt sich auf feste Gummireifen (Solid Rubber Tires).
3. Der Transportwagen stützt sich auf Stahlräder, die mit Gummi überzogen sind und auf der Autobahn fahren.
4. Der Transportwagen stützt sich auf Stahlräder, die auf der Autobahn fahren, auf der in Abständen von ± 5 m Metallstreifen mit einer Breite von 20–25 cm verlegt sind.
5. Im Schienensystem werden Metallgleise verlegt, um Reibung zu eliminieren und die Bewegung der Lokomotive und Wagen in Kurven zu lenken. Das Verlegen von Metallstreifen auf Autobahnen eliminiert die Reibung. Die Kurven werden durch einfache mechanische Vorrichtungen realisiert.
6. Für Schiffe mit einem Gewicht von 50.000–100.000 Tonnen müssen das Fahrgestell und die Räder direkt am Schiffsrumpf montiert werden, um den Transportanhänger überflüssig zu machen.
7. Das Reisen von Schiffen auf Autobahnen ermöglicht es anderen Verkehrsmitteln, dieselbe Straße zu nutzen.

DAS REISEN DES SCHIFFES AUF EISENBAHNSCHIENEN

1. Das Reisen des Schiffes erfolgt mithilfe eines Transportwagens.
2. Der Transportwagen stützt sich auf Stahlräder, die auf Eisenbahnschienen fahren.
3. Das Reisen eines Schiffes mit einem Transportwagen auf Eisenbahnschienen ist kostenintensiv in Bau und Wartung. Zudem verursachen häufige Defekte hohe Kosten.
4. Für Schiffe mit einem Gewicht von 50.000–100.000 Tonnen werden das Fahrgestell und die Stahlräder direkt am Schiffsrumpf montiert, wodurch der Transportanhänger entfällt.
5. Wenn der Transportanhänger eliminiert wird, können die Schiffsmotoren auch für die Landfahrt des Schiffes genutzt werden.

WIRTSCHAFTLICHKEIT DES REISENS DES SCHIFFES AUF AUTOBAHNEN UND SCHIENEN

1. Das Reisen von Schiffen Land-See-Land ermöglicht den direkten Transport von Gütern zum Zielort.
2. Schiffe müssen ihre Waren nicht in See- oder Binnenhäfen umschlagen.
3. Das Reisen von Schiffen Land-See-Land wird die Geografie der Wasser-, Land- und Seeverkehrswege weltweit verändern.
4. Das Abfertigen von Schiffen an Landstationen ist einfacher und schneller als in Seehäfen.
5. Es wird das Konzept, die Funktion, die Dimensionen und die hohen Baukosten von Häfen verändern.
6. Es wird die Transportzeit halbieren und die Transportkosten für Güter um das Dreifache senken.
7. Es wird die Kosten für Technologie und Infrastruktur des globalen Handels verändern.
8. Das Reisen von Schiffen mit einem Gewicht von 10.000–50.000 Tonnen, mit Rädern und Fahrgestellen, die am Schiffsrumpf montiert sind, sollte so bald wie möglich realisiert werden.

INFORMATIONEN ÜBER DAS REISEN DES SCHIFFES AUF AUTOBAHNEN UND SCHIENEN

1. Schiffe sind Transportmittel mit großen Abmessungen und einer hohen Kapazität für den Gütertransport. Ein Schiff mit einer Kapazität von 50.000–80.000 Tonnen, das 3.000–5.000 Container à 14 Tonnen (TEU, 6 m) transportiert, benötigt einen Zug mit einer Länge von 20 km, um seine Container zu transportieren.
2. Das Fehlen des Reisens von Schiffen auf Schienen und Autobahnen zwingt sie, ihre Waren in Häfen umzuschlagen, wodurch zusätzliche Zeit, Transportkosten und Verkaufskosten entstehen.
3. Die großen Abmessungen der Schiffe erwecken den falschen Eindruck, dass es unmöglich ist, auf einem Anhänger oder direkt auf der Autobahn zu fahren. Aber das Absetzen des Schiffes auf einen Anhänger oder direkt auf den Boden der Unterwasserstation ohne Schwierigkeiten durch kommunizierende Gefäße und das bequeme Reisen auf der Autobahn durch Experimente wird die neue Bewegung von Schiffen ermöglichen.
4. Zur Verwirklichung des Projekts wird das Experiment mit der Unterwasserstation, dem Absetzen des Schiffes auf einen Anhänger, dem Verlassen der Unterwasserstation und dem Reisen des Schiffes im Maßstab 1:10 durchgeführt.