

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 64 (1972)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Feierliche Einweihung des Staatshafens Nürnberg der Wasserstrasse  
Rhein - Main - Donau  
**Autor:** Töndury, Gian Andri  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920977>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Gian Andri Töndury

## 1. Einleitung

Mit den Feierlichkeiten vom 22./23. September 1972 zur Eröffnung des Staatshafens Nürnberg am Rhein-Main-Donau-Kanal ist in der wechselhaften Geschichte der europäischen Binnenschifffahrt wiederum eine markante Etappe erreicht worden, und die zukunftsgerichteten Blicke auf die Erreichung der oberen Donau innert etwa zehn Jahren waren wohl berechtigter Anlass zu einer optimistischen Schifffahrtseuphorie, von der weite Bevölkerungskreise unseres Nachbarlandes betroffen waren — ganz im Gegenteil zu der in unserem Lande leider so unverstänlich kritisch-negativen, immer wieder manifest werdenden Beurteilung eines bedeutenden Verkehrsträgers, der in der Vergangenheit viel geleistet hat und bestimmt auch in Zukunft seine Rolle spielen wird. Zur Verwirklichung der Verbindung Rhein—Main—Donau ist in Deutschland auf weiten Strecken ein grosser künstlicher Schifffahrtskanal erforderlich — teilweise weitab des Hauptflusses — der, dem Vernehmen nach, pro Kilometer etwa das zehnfache der Kosten für die Realisierung der Hochrheinschifffahrt verlangt; und doch wird dort seit Jahrzehnten zukunftsgläubig gebaut, und es ist doch festzuhalten, dass man auch in Deutschland die Fragen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit eines so gewaltigen Bauvorhabens prüft und die entsprechenden politischen Konsequenzen zieht.

Bei uns in der Schweiz herrscht leider seit langem ein von interessierter Seite und in weiten Kreisen emotionell hoch gespielter kleinlicher, aber hartnäckiger Kampf gegen die Weiterführung der Binnenschifffahrt in unserem Lande, und doch wäre der sich für den schweren Verkehr anbietende Wasserweg bei sinnvoller Berücksichtigung der Belange eines wohlverstandenen Natur- und Landschaftsschutzes und strenger Handhabung der Gewässerschutzvorschriften im Hinblick auf die immer prekärer werdenden Umweltbelastungen in der Lage, einen Teil des stets



Bild 1 Die alte gotische Frauenkirche am Hauptmarkt in Nürnberg.

wachsenden Güterverkehrs umweltfreundlicher zu lösen als der unsere Strassen immer stärker verstopfende und die Luft verschmutzende Lastwagenverkehr.

## 2. Internationaler Rhein-Donau-Tag

Den Auftakt der Festlichkeiten, zu denen auch aus dem Ausland sehr zahlreiche Gäste nach der alten ehrwürdigen Stadt Nürnberg gekommen waren, bildete am 22. September in der Meistersingerhalle die 80-Jahr-Feier des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein—Main—Donau e. V., eingeleitet durch einen herzlichen Willkommgruss von Dr. A. Urschlechter, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg und erster Vorsitzender des jubilierenden Vereins. «Der Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer, der künftig 13 wichtige Staaten des Kontinents miteinander verbindet, soll heute schon beitragen zum Europa von morgen, einem Europa, das seinen Ländern enge politische, wirtschaftliche und kulturelle Kontakte bietet. Der Europakanal bringt Nürnberg eine einmalige Chance für einen neuen wirtschaftlichen Aufschwung.»

Den Festvortrag hielt Dr. Lujó Tonic-Sorinj, Generalsekretär des Europarates in Strassburg, zum Thema



Bild 2  
Aus einer  
Tageszeitung



## DER EUROPAKANAL — SYMBOL UND AUFGABE

Seinen sehr interessanten Ausführungen, die sich vorerst mit der Geschichte des Donaustromes und ausführlich mit der Entwicklung des Schiffsverkehrs auf Rhein und Donau befassten — unklare Vorstellungen über den Flussverlauf und dessen Mündung herrschten bis im Mittelalter vor, obwohl der römische Kaiser Tiberius als Entdecker der Donauquellen anzusprechen ist —, entnehmen wir vor allem gewisse politische Überlegungen, die der Referent mit besonderem Ernst vortrug. Über die Geschichte und gewisse geographische und wirtschaftliche Gegebenheiten der Donau werden wir anlässlich der Herausgabe eines Sonderheftes Donau im März/Aprilheft 1973 dieser Zeitschrift ausführlicher zu berichten Gelegenheit haben. Andere Äusserungen vermitteln wir hier gerne auszugsweise im Wortlaut, vor allem auch Hinweise auf frühere Kanalprojekte und Kanalbauten.

«Der Rhein ist ein Strom der Germanen und Romanen, die Donau ein Strom der Germanen, der Slawen, der Magyaren, der Rumänen und der Türken. Das Schicksal des Rheins ist der Westen, das Schicksal der Donau der Osten. Die Donau wies den Heerscharen des Ostens den Weg nach Zentraleuropa. Nur zweimal in ihrer ganzen Geschichte stand die Donau unter der Herrschaft einer westlichen Grossmacht: zur Zeit des Römischen Reiches, vor allem unter Trajan im zweiten nachchristlichen Jahrhundert, und zur Zeit der Donaumonarchie der Habsburger etwa von 1718, dem Frieden von Passarowitz, bis zum Ende des Reiches 1918. Nur kurz waren die Epochen eigenständiger, unabhängiger Nationalstaaten der kleineren Donauvölker: das Grossmährische Reich, das böhmische Königtum, das Reich der ungarischen Krone im Mittelalter, die Königreiche der Kroaten, Serben und Bulgaren, Moldau und Walachei, alles bis zur türkischen Invasion im 14. bis 15. Jahrhundert. Dazu kommt die kurze Ära zwischen den beiden Weltkriegen in unserer Zeit. Ansonsten waren es östliche Reiche, welche die Donau beherrschten: das Reich Attilas im 5. Jh., die Mongolen im 13. Jh., die Türken vom 14. bis 19. Jh. und die Sowjetunion im 20. Jh. Ein kurzlebiges Reich verdient hier besondere Erwähnung: das Reich der Avaren im 7. und 8. Jh. mit dem Zentrum im heutigen Ungarn. Das Reich Karls des Grossen war gegen Ende des 8. Jh. in einer schweren Krise begriffen. Nach der Niederlage in Spanien und nach den endlosen Kämpfen mit den Sachsen, wurde auch der Südosten des Reiches von den ständigen Einfällen der Avaren bedroht. Da fasste Karl der Grosse einen Plan, dessen Grandiosität ihm vielleicht selbst nicht bewusst war. Wahrscheinlich führten Rhein und Donau, wie alle Flüsse zu seiner Zeit, viel mehr Wasser als in den späteren Jahrhunderten, schon allein deshalb, weil es damals viel mehr Wälder gab. So beschloss Karl der Grosse zum leichteren und schnelleren Transport der Truppen nach dem Osten zwischen Rezat und der Altmühl in der Nähe des heutigen Treuchtlingen einen Kanal zu bauen, die berühmte Fossa Carolina. Der Kanal sollte eine Länge von 2 bis 3 km und eine Breite von schätzungsweise 100 m haben. Die Arbeiten begannen 792 und endeten ein Jahr später mit einem völligen Misserfolg.

Der Kanalbau Karls des Grossen war offensichtlich niemals als Unternehmen zur Förderung des Verkehrs oder des Transportes von Gütern gedacht. Es ist fraglich, ob Karl dem Grossen die grosse Vision einer Verbindung von Rhein und Donau, eine Ostwestverkehrsachse, tatsächlich vor Augen schwebte. Karl der Grosse war ein Realist, der in militärischen Kategorien dachte, und der



Bild 3 Wahrzeichen und Ausstellungszelte der Schifffahrtsausstellung anlässlich der Eröffnung.



Bild 4 Eröffnung der Euroca 72 durch den Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. h. c. A. Goppel und Gattin (3. und 2. von links) und den Oberbürgermeister von Nürnberg Dr. A. Urschlechter (4. von links).

Bild 5 In einer Ausstellungshalle.







Bild 6 Der Europakanal und die umfahrene Schweiz.

sein riesenhaftes Reich — kaum zu kontrollieren und noch weniger in allen seinen Dimensionen zu beherrschen — von überall her bedroht sehen musste. Allerdings lässt sich aus dem Versuch erkennen, dass die Schiffbarkeit von Altmühl und Donau einerseits, Rezat, Regnitz und natürlich Rhein andererseits, offensichtlich ausser Zweifel stand, und dass sehr genaue hydrographische Kenntnisse über die Flusssysteme Zentraleuropas bereits vorhanden gewesen sein müssen, was natürlich nicht bedeutet, dass genaue Kenntnis über den weiteren Verlauf der Donau im Bereich des Byzantinischen Reiches vorhanden waren.

In dem darauffolgenden Jahrtausend tauchten nie mehr wieder Pläne zur Schaffung eines Kanals zwischen Donau und Rhein auf, zumindest nicht im Lichte praktischer

Versuche. Erst König Ludwig I. von Bayern, eine umstrittene Persönlichkeit, der grossartige Leistungen vollbrachte, seiner Zeit aber weit voraus war, obwohl er für das Mittelalter schwärmte, erkannte die wirtschaftliche Bedeutung einer Verbindung zwischen Rhein bzw. Main und Donau. Der Kanal wurde in den Jahren 1836 bis 1845 erbaut und ist 178 km lang. Im Grunde genommen war es der gleiche topographische Bereich wie bei Karl dem Grossen. Er führt von der Altmühl zur Regnitz, und die Idee, ihn bei Kehlheim in die Donau münden zu lassen, ist vom derzeitigen Rhein-Main-Donau-Projekt übernommen worden. Der Kanal musste ein völliger Misserfolg werden, da er viel zu viele Schleusen hat, diese viel zu eng sind und das Kanalbett zu schmal, auch die Tiefe ist völlig ungenügend. Kurz gesagt: eine richtige Idee litt von allem Anfang an unter Fehleinschätzung technischer und wirtschaftlicher Realitäten. Eine grosse Lehre für alle Kanalplanungen späterer Zeit: Nichts ist riskanter, nichts unwirtschaftlicher, als zu bescheiden zu planen. Nur ein Kanal, der von allem Anfang an die grösstmögliche Verkehrsexpansion in der Zukunft von vornherein berücksichtigt, kann seine Aufgabe erfüllen und wirtschaftlich ertragreich werden. Das wesentliche am König-Ludwig-Kanal ist in dem Impuls zu sehen, in dem Versuch, eine Idee — wenn auch durch eine kühle Fehlplanung — in die Realität überzuführen. Die darauffolgende Entwicklung hat bewiesen, dass der Plan nicht mehr aufgegeben wurde und sich der vor mehr als 100 Jahren geträumte Traum heute verwirklicht.»

Nach einem Hinweis auf den bisherigen und geschätzten anteiligen Güterumschlag der verschiedenen Donauliegeplätze und dessen Abhängigkeit von den geltenden Bahntarifen, vertrat Dr. Tonic abschliessend folgende Ansichten:

«Die Bahn ist ihrer Natur nach ein Konkurrent der Strasse, des Flusses und des Kanals. Sicherlich hat die Tarifpolitik der Bahn der wirtschaftlichen Auswertung der

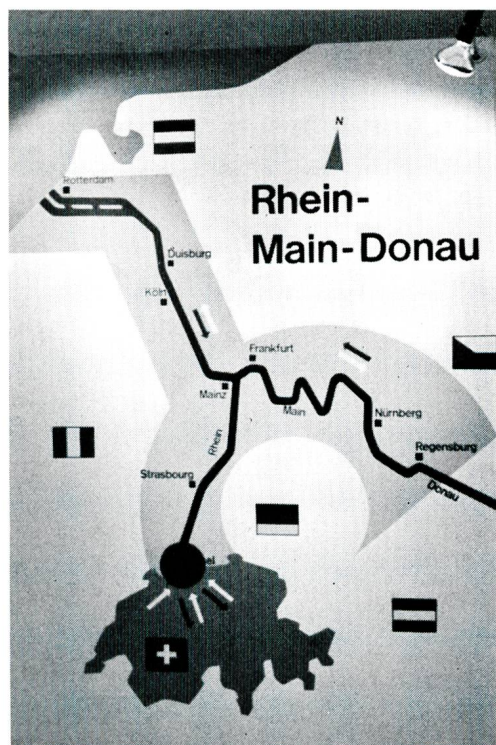


Bild 7 Basel und die Schweiz weit abseits des Europakanals.



Bild 8 Dr.-Ing. H. Fuchs (rechts), Vorstandsmitglied der RMD, seit Jahrzehnten einer der Hauptförderer des Europakanals.





Bild 9 Mittelalterliche Holzfiguren im Rittersaal der Kaiserburg von Nürnberg.

Kanäle in der Vergangenheit da und dort sehr geschadet. Dies ist natürlich auch möglich beim neuen Rhein-Main-Donau-Kanal. Das ist meiner Auffassung nach eine grosse Gefahr, und ich glaube, hier liegt die Hauptverantwortung beim Staat. Nur eine sinnvolle Verkehrspolitik, die auch von Seiten der Bahn her die maximale Entwicklung des Kanals ermöglicht, trägt den grossen verkehrspolitischen und politischen Zielsetzungen des Kanals Rechnung. Wie so vieles ist eben auch der Kanal eine letzten Endes politische Aufgabe. Es hat keinen Sinn, eine Tür mit einer Hand

öffnen zu wollen, während man sie mit der anderen Hand zuhält.

Es stehen noch viele Jahre bevor, in denen der Kanal fertiggestellt werden muss, und in denen sich die volle Schifffahrt entwickeln kann. Das Interesse in West und Ost wird ein ungeheures sein, und der Europakanal hat die innere Potenz, eine grosse Rolle zu spielen. Dies nicht nur in der westeuropäischen Wirtschaft, sondern in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen West- und Osteuropa, und damit in den politischen Beziehungen der beiden Hälften unseres Kontinentes. Es wurde mit Recht hervorgehoben, dass eine der grössten Schwierigkeiten in der Zukunft die Tarifpolitik der östlichen Länder darstellen werde, die starken Subventionen, welche die östlichen Schifffahrtsgesellschaften geniessen und die daraus resultierende wirtschaftliche Offensive des Ostens am Kanal und durch den Kanal. Natürlich kann man dieser Offensive mit wirtschaftlichen Massnahmen begegnen und auf diese Art und Weise eine echte Chancengleichheit herstellen. Aber möglicherweise wird dies trotz aller Interessen des Ostens am Kanal zu wirtschaftlichen und etwaigen anderen Massnahmen führen, die, mindestens zeitweise, den Verkehr am Kanal schwer beeinflussen können. Im Guten wie im Bösen, beim Rhein-Main-Donau-Kanal wird die Donaukomponente durch ihre Problematik schicksalhafter werden als die Rheinkomponente. Das liegt in der Natur der Sache und in der Geschichte der Entwicklung: Der Rhein ist ein historisch weitgehend stabilisierter Strom, nicht die Donau. Die aus dieser Divergenz entstehenden Probleme und Gefahren in der Zukunft werden sich nur durch eine politische Absprache im Zuge weitgehender grösserer politischer gesamteuropäischer Vereinbarungen regeln lassen.

Wenn die Wasser von Rhein und Donau und ihrer Nebenflüsse sich vermischen, werden ungeahnte Möglichkeiten eröffnet, aber es werden sich Gefahren auftun von vielleicht tragischen Dimensionen.

Die Schatten der Vergangenheit werden nur in den Hintergrund weichen, wenn wir alle den Europakanal im Geiste gesamteuropäischer Verantwortung erbauen und in der Zukunft gestalten. Manchmal stehen wir Menschen, aber auch Völker, im Augenblick der Verwirklichung eines Traumes wie erschreckt vor seiner Erfüllung.

Erfüllte Visionen blenden. Die daraus entstehenden Aufgaben kann man aber nur dann meistern, wenn zu der Erfüllung eine neue, weitergesteckte Vision tritt. Diese aber heisst in unserer Zeit, dass wir, und das scheint der letzte politische Sinn des Europakanals zu sein, den Schritt in die Zukunft wagen zur Zusammenarbeit und zur Verständigung aller Völker Europas.»

Für diese von hoher Warte vermittelte Zukunftssicht erteilte der Festreferent starken Applaus.

Ein gemeinsames Mittagessen der zahlreichen Gäste bot Gelegenheit zur gegenseitigen Kontaktnahme, und etwas später begab man sich zur

#### ERÖFFNUNG DER SCHIFFFAHRTSAUSSTELLUNG EUROCA 72

Die Gästeschar — angeführt vom Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. h. c. A. Goppel, vom Oberbürgermeister Dr. A. Urschlechter und deren Gattinnen — durchschritt eilig das weite Gelände und die Hallen der am folgenden Tag die Tore öffnenden und bis zum 8. Oktober dauernden Internationalen Ausstellung «Europakanal Rhein—Main—Donau». Ueber diese Ausstellung, an der sich auch unser Land beteiligt hat, orientiert ein besonderer Bericht dieses Heftes.



Bild 10 Der Bayerische Ministerpräsident Dr. h. c. A. Goppel begrüsst in der Kaiserburg die ausländischen Gäste.



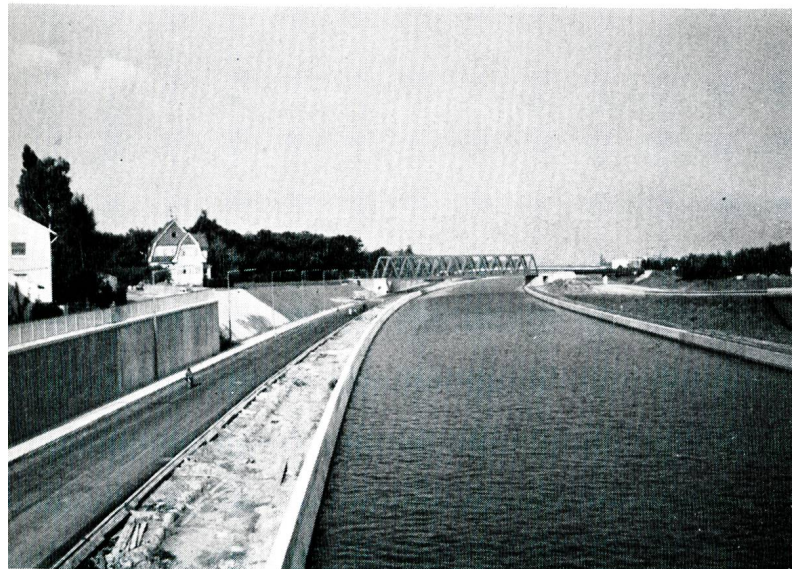
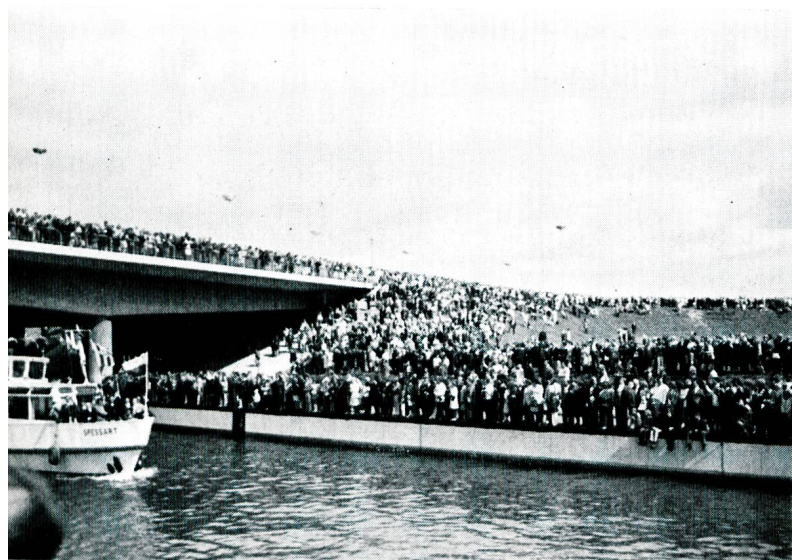


Bild 11 Der Europakanal bei Fürth, 17 km vor dem Staatshafen Nürnberg.



Bilder 12 und 13 Ungezählte Menschenmengen säumen die Ufer des Europakanals.



Am Abend wurde den zahlreichen ausländischen Gästen vom Bayerischen Ministerpräsidenten ein

#### EMPFANG IM RITTERSAAL DER KAISERBURG

geboten. In den altherwürdigen Räumen der die Stadt Nürnberg beherrschenden Kaiserburg verbrachte man einige gesellige Stunden bei ausgezeichnete Bewirtung, nachdem der Gastgeber Dr. h. c. A. Goppel und Oberbürgermeister Dr. Urschlechter herzliche Willkommgrüsse entboten hatten.

#### 3. Wasserstrassen- und Hafeneröffnung mit Volksfest

Der Samstag, 23. September 1972, galt der eigentlichen Einweihung der Kanalstrecke von Fürth bis zur Schiffschleuse Nürnberg Nord und des Staatshafens Nürnberg. Bei schönem aber kühlem Herbstwetter brachten etliche aussergewöhnlich lange Zugskompositionen die nach Tausenden zählenden Geladenen aus nah und fern zur Bahnstation Fürth, wo man im breiten Schiffskanal die neun bereitgestellten Schiffe bestieg, um nach Eintreffen der höchsten Gäste mit dem Schiffskorso «in See» zu stechen und in etwa dreistündiger Fahrt die 17 km lange Kanalstrecke bis zum geräumigen, südlich der Stadt Nürnberg gelegenen Staatshafen zu durchfahren, vorbei an modernen Strassen- und Wohnbauten, umsäumt von unzähligen Menschenmengen, die mit Freude diesem Einweihungsakt beiwohnen wollten — die Tagespresse sprach von etwa 200 000 Menschen, die über das Wochenende die neuen Schifffahrtsanlagen besuchten! Auf dem Kommandoschiff «Frankonia» erfolgte bei der Abfahrt die Begrüssungsansprache von Dr.-Ing. H. Fuchs, Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, München, einem Fachmann, der sich seit Jahrzehnten um die speditive Förderung des Ausbaues des «Europakanals» besondere Verdienste erworben hat. Seine Ansprache galt vor allem einem Willkommgruss an die zahlreichen, zu diesem Festakt erschienenen Persönlichkeiten des In- und Auslandes, wobei er darauf hinwies, dass man nun einen Festtag erlebe, wie ihn die Rhein-Main-Donau AG seit dem 25. September 1962 nicht mehr erlebt habe, als der Abschluss des Mainausbaues gefeiert und der Bamberger Hafen eröffnet wurde. Ganz besonders erfreut sei die Gesellschaft, dass die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft vertreten ist und dass alle Anliegerstaaten des Europakanals Delegationen entsandt haben, um so sinnfällig dem europäischen Charakter der Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse Ausdruck zu verleihen. Sie würden mit ihnen dem Tag erwartungsvoll entgegensehen, an dem die Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse durchgehend vollendet sein wird, um dann als grosse europäische Wasserstrassenachse die europäischen Nachbarn noch näher miteinander zu verbinden. Der Bau des Main-Donau-Kanals von Bamberg bis Nürnberg ist 1959 begonnen worden und hat 14 Jahre gedauert. Er konnte in drei Etappen seiner Bestimmung zugeführt werden; zuletzt am 15. Juli 1972 bis nach Fürth, der Stadt, in deren Bannmeile soeben die Eröffnungsfahrt begonnen habe. Bis 1970 ging der Bau mit einem Jahresdurchschnitt von etwa 3,5 km in zwar gleichmässigem, aber etwas verhaltenem Tempo voran. In den letzten 2 1/2 Jahren jedoch, in denen die 24 km gebaut wurden, die Nürnberg noch von Erlangen trennten und die wegen der vielen Kreuzungsbauwerke im Stadtbereich von Fürth und Nürnberg besonders schwierig waren, strebte er in einem grossartigen Endsprint seinem Ziel zu.



Für die festliche Stimmung auf der mehrstündigen Schifffahrt sorgte nicht nur das sonnige Festwetter, dazu trugen auch etliche im Hafengelände spielende Musikkapellen und Schaufahrten von Rudervereinen und Motorjachten bei. Für die erste halbstündige Schleusung zur Ueberwindung von 9,4 m Höhendifferenz drängten sich sechs der neun Schiffe des Korsos in der Schleuse Nürnberg Nord — eine sonst wohl kaum auftretende Häufung —, und zur Mittagszeit erreichte der Schiffskorso den lebenden Wasservorhang, Symbol des vorläufigen Endes des Europakanals; 26 Güterschiffe schlossen sich dem Korso an, alle Glocken in der Stadt Nürnberg läuteten; Böllerschüsse ertönten, Tausende von kleinen Luftballons stiegen zum Himmel und Brieftauben flogen auf. Nach dem Verklingen der Schiffssirenen eröffnete der Bayerische Ministerpräsident Dr. h. c. A. Goppel den Staatshafen.

Es folgten kurze Begrüssungsadressen von Bundesverkehrsminister Dr. L. Lauritzen und von Dr. B. Merk, Bayerischer Staatsminister des Innern. Nach der Fahrt durch die grosse, noch gut erweiterungsfähige Hafenanlage begrüßte Oberbürgermeister Dr. A. Urschlechter an der Spitze des Nürnberger Stadtrates die an Land steigenden Gäste, die sich in das riesige Festzelt begaben, wo etwa 3200 Geladene zu verköstigen waren, wahrlich ein Küchenorganisations-, Verkehrs- und Sitzproblem ersten Ranges!

Nachmittags fuhren die Zugskompositionen in die Stadt Nürnberg zurück, und zwischen 16 Uhr und 18 Uhr wickelte sich im Grossen Saal der Meistersingerhalle der Schlussakt der Zeremonien ab:

#### 4. Europatreffen Rhein—Main—Donau

Den musikalischen Auftakt bildete die «Entrata» von Carl Orff nach William Byrd, gefolgt von der Eröffnungsansprache des Nürnberger Oberbürgermeisters Dr. A. Urschlechter, der u. a. auch aufschlussreiche Angaben über Baugeschichte, Kostenaufwand und Zukunftsaussichten vermittelte. Dann folgten wiederum Grussadressen des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. h. c. A. Goppel und des Bundesministers Dr. L. Lauritzen.

Dr. A. Goppel wies darauf hin, dass für Nürnberg, für Franken und für ganz Bayern ein Fest- und Freudentag angebrochen sei. Ein neuer Abschnitt in der reichen Geschichte der alten Handels- und Gewerbestadt Nürnberg habe begonnen — ein alter Traum sei in Erfüllung gegangen: Nürnberg, die fränkische Metropole, die in der bayerischen und deutschen Verkehrsgeschichte stets eine besondere Rolle gespielt habe, sei nun Hafenstadt geworden. Termingerechert wurde der Abschnitt des Europakanals Rhein—Main—Donau fertiggestellt, der den neuen bayeri-

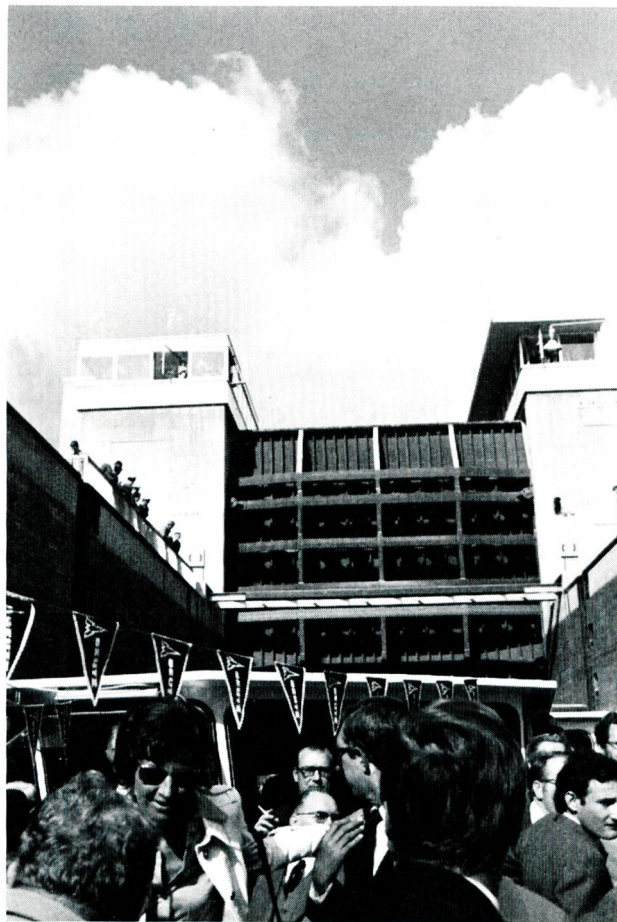


Bild 14 Feierliche Fahrt durch die Schleuse Nürnberg-Nord.

tag angebrochen sei. Ein neuer Abschnitt in der reichen Geschichte der alten Handels- und Gewerbestadt Nürnberg habe begonnen — ein alter Traum sei in Erfüllung gegangen: Nürnberg, die fränkische Metropole, die in der bayerischen und deutschen Vekehrsgeschichte stets eine besondere Rolle gespielt habe, sei nun Hafenstadt geworden. Termingerechert wurde der Abschnitt des Europakanals Rhein—Main—Donau fertiggestellt, der den neuen bayeri-



Bild 15  
Ankunft des Schiffskorsos  
beim Wasserschleier — vor-  
läufiges Ende des Europa-  
kanals.





Bild 16  
Im Staatshafen Nürnberg; die sehr zahlreichen Festgäste verlassen die 9 Schiffe beim Festzelt am Ende des Hafenbeckens.

schen Staatshafen Nürnberg zunächst in einer Richtung mit dem Weltmeer verbindet. In nicht allzuferner Zukunft würden jedoch Stadt und Hafen voll an die neue starke Verkehrsader angeschlossen sein, auf der zu Wasser Güter und Menschen von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer befördert werden und wodurch Europa noch weiter wirtschaftlich und — so hofft Dr. Goppel — auch politisch und menschlich noch enger zusammenwachsen wird.

Bei seiner Begrüßungsansprache bekräftigte Bundesverkehrsminister L. Lauritzen den Willen des Bundes und des Landes Bayern, auch den Bau des restlichen Abschnitts des Europakanals durch finanzielle Beiträge so zu fördern, dass in der ersten Hälfte des kommenden Jahrzehnts die Schifffahrt zwischen Donau und Rhein eröffnet werden könne. Nürnberg werde an dieser Wasserstrasse ein vermittelnder Handelspartner zwischen dem Westen und dem Südosten Europas sein. Die Bauvorhaben, so betonte der Minister, seien von europäischer Bedeutung. Im Grossraum Nürnberg hätten der Bund, der Freistaat Bayern und die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen ein eindrucksvolles Beispiel zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erbracht. Es folgten dann zwei stark beachtete Festvorträge des österreichischen Bundesausserministers Dr. R. Kirchschläger, Wien, und des früheren französischen Ministerpräsidenten P. Pflimlin, Strassburg.

Dr. Rudolf Kirchschläger (Wien), Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten, sprach zum Thema

#### «DER DONAURAUM UND DER EUROPAKANAL RHEIN—MAIN—DONAU»,

wobei er u. a. folgende Hinweise machte:

«So wie die Donau im Strudengau, an der Hainburger Pforte oder am Eisernen Tor sich einen Weg durch die steinernen Hindernisse der Natur bahnte, Wege, die erst durch das Schaffen der letzten Jahrzehnte ihre Gefährlichkeit für den Menschen verloren, so scheint mir der Europakanal ein Durchstich, der durch die Technik die Geographie berichtigt und dem gerade in unserer Zeit ein echter Symbolcharakter zukommt.

Sicher, für die Inangriffnahme und die Fortsetzung der Arbeiten an dieser grosseuropäischen Wasserstrasse wa-

ren wirtschaftliche und verkehrspolitische Erwägungen massgebend. Gerade wir in Oesterreich, dessen Charakter und Aufgabe als Land der Mitte durch diesen Kanal nur noch stärker betont wird, wissen es, welche Bedeutung für einen Binnenstaat der Anschluss an das offene Meer hat. Wir sehen die Chancen, die sich für das ‚Land am Strome‘ in wirtschaftlicher und technologischer Beziehung ergeben. Wir bereiten uns darauf vor, diese Chancen, welche die Verbindung von Wasserwegen mit der industriellen Entwicklung nach alter Erfahrung in sich birgt, zu nützen und dabei gleichzeitig — auch dies soll nicht vergessen werden — den Gefahren, die damit der Umwelt drohen. Im Rahmen einer grossangelegten Raumordnungsplanung zu begegnen. Es gilt dabei, jenen rechten Mittelweg zu finden, der möglichst viele Menschen an dem wachsenden Wohlstand einer Industriegesellschaft teilhaben lässt und ihnen gleichzeitig aber auch jene Zonen einer Erholungslandschaft bietet, die für die Gesundheit der Menschen und ihre Freizeitgestaltung unerlässlich sind.

Auch in anderen Staaten des Donauraumes — wir wissen dies aus den Ueberlegungen in der Donau-Kommission — werden die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich aus dieser transeuropäischen Wasserstrasse ergeben werden, gesehen und erkannt.»

Es folgten dann kritische Ausblicke auf die politischen Auswirkungsmöglichkeiten mit der Bemerkung, die friedliche Entwicklung in Europa sei eine unabdingbare Voraussetzung für das Werden dieser transeuropäischen Wasserstrasse und vor allem dafür, dass sie den Namen «Europakanal» zu Recht trage.

«Noch nie in der Geschichte gab es von der Rheinmündung bis zur Mündung der Donau eine durchlaufend homogene, von inneren Gegensätzen und politischen und geistigen Spannungen freie Einheit staatlicher oder überstaatlicher Natur. Auch in der Zukunft wird es ein grosses Europa nur dann geben können, wenn die europäischen Staaten und Völker bereit sind, ein pluralistisches Konzept zu akzeptieren, das die Achtung vor der Ueberzeugung des anderen ebenso zur Grundlage hat wie den glaubhaften Entschluss der Regierungen, die Unabhängigkeit und Eigenständigkeit anderer Staaten zu respektieren.»



Den letzten Festvortrag hielt Pierre Pflimlin, Oberbürgermeister der Stadt Strassburg und Präsident der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt, ehemaliger französischer Ministerpräsident, in deutscher Sprache über

# «DIE RHEINREGION UND DER EUROPAKANAL RHEIN—MAIN—DONAU»

Seinen ausgezeichneten Ausführungen entnehmen wir gerne auzugsweise folgende Gedanken im Wortlaut:

«Jetzt schon nimmt der Rhein unter den europäischen Wasserstrassen eine herausragende Stellung ein. Wenn er sich auch in der Länge nicht mit den grössten Strömen der Erde messen kann, überragt er in der Verkehrsintensität jede andere Wasserstrasse der Welt. Der Rhein ist das Rückgrat nicht nur des westeuropäischen Wasserstrassennetzes, sondern des gesamten westeuropäischen Verkehrs schlechthin. Fast zwei Drittel des gesamten Binnenschiffsverkehrs Westeuropas werden über den Rhein abgewickelt oder berühren ihn. Die Binnenschiffahrt Westeuropas erreicht gerade durch das Potential des Rheins etwa die Hälfte der Verkehrsleistungen der westeuropäischen Eisenbahnen.

Der traditionelle Rheinverkehr von Rheinfelden bis zur deutsch-niederländischen Grenze hat sich in den letzten Jahrzehnten gewaltig entwickelt. Am Anfang unseres Jahrhunderts erreichte er 22 Millionen Tonnen, im Jahre 1955 95 Millionen Tonnen, im Jahre 1970 193 Millionen Tonnen.

Der Güterstrom auf dem Rhein wird bewältigt von einer internationalen Flotte, die zurzeit eine Gesamttragfähigkeitstonnage von etwa 9,7 Millionen Tonnen umfasst.

Die Entwicklung der Rheinschiffahrt und ihre Leistungen für die Volkswirtschaft der Anliegerstaaten und darüber hinaus der gesamten westeuropäischen Wirtschaft wären nicht denkbar ohne die völkerrechtlichen Grundlagen, die seit Anfang des 19. Jahrhunderts das heutige Bild der Rheinregion in entscheidender Weise mitgeformt haben, nämlich das auf den Beschlüssen des Wiener Kongresses beruhende Rheinregime. Dieses Regime fusst heute in rechtlicher Hinsicht auf der revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, der sogenannten Mannheimer Akte. Wichtigster Teil der Akte ist das Postulat einer freien Schiffahrt für alle Nationen, der gleichen Behandlung aller Flaggen und

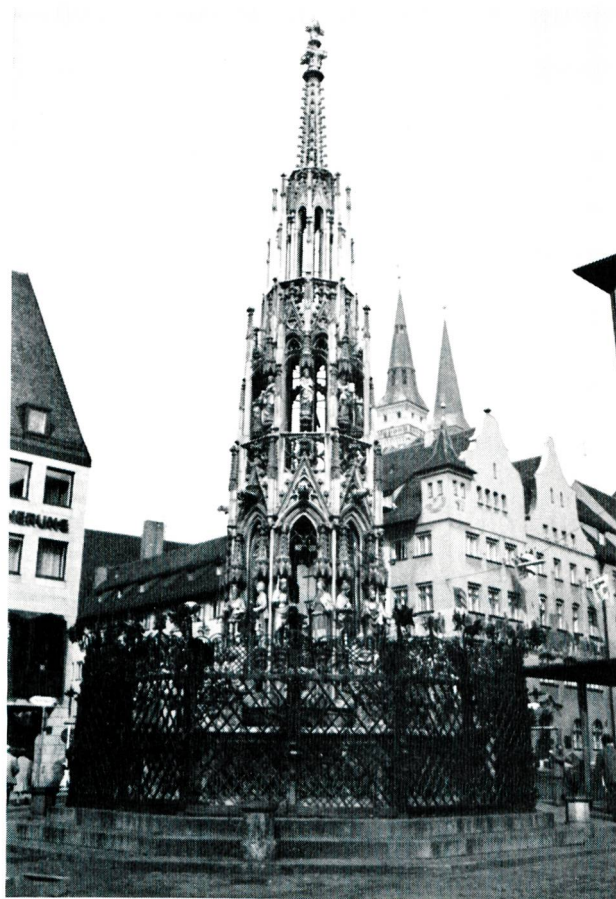


Bild 17 Am Hauptmarkt steht der sehr reich verzierte schöne Brunnen aus dem 14. Jahrhundert, der dank starker Schutzhülle während des letzten Weltkrieges in seiner Pracht unversehrt blieb.

das Verbot, die Ausübung der Rheinschiffahrt durch Abgaben zu behindern. Auch im übrigen ist die Grundeinstellung dieses Vertragswerkes seit jeher liberal.

Bereits durch den Wiener Kongress wurde die seit 1816 regelmässig zusammentreffende Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit der Anwendung und Durchführung des



Bild 18  
Das aus dem 14. Jahrhundert stammende Heilig-Geist-Spital über der Pegnitz in der Altstadt von Nürnberg; diese wurde im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört und zum Teil im alten Stil wieder aufgebaut.



Vertrages betraut. Dieses Organ, dessen Sitz sich in Strassburg befindet, ist heute als permanente Regierungskonferenz anzusehen.»

Die Rheinzentralkommission sei die älteste aller europäischen Institutionen und habe, soweit sie Beschlusskraft besitzt, sogar einen gewissen supranationalen Charakter. Das 1815 gegründete Rheinregime habe alle Kriege überlebt und sei, wenn auch in begrenztem Rahmen, ein bedeutungsvolles Zeichen europäischer Solidarität.

Nach einem Hinweis auf gewisse Kompetenzschwierigkeiten — vor allem im Hinblick auf die EWG — und Erörterung besonderer Anliegen der internationalen Rheinschifffahrt und der technisch-wirtschaftlichen Entwicklung von Schiffstypen und Betriebsfragen, vermittelte Pierre Pflimlin folgende grundsätzlichen Ueberlegungen:

«Die Förderung der Schifffahrt ist selbstverständlich kein Selbstzweck. Ausschlaggebend ist die Feststellung, dass Schifffahrtswege ein wesentlicher Faktor der industriellen Entwicklung sind. Die Erfahrung offenbart, in Europa wie in Amerika, die befruchtende Wirkung des Wasserweges. Wir vernehmen, dass hier in Nürnberg vor der Vollendung des Hafens schon der allergrösste Teil der verfügbaren Gelände von der Industrie erworben sind.

Erschliessung oder Modernisierung von Wasserstrassen gehören auch zu den wirksamsten Mitteln einer planmässigen Raumordnungspolitik im nationalen und internationalen Rahmen. Ueber den Rhein gelangen Rohstoffe dank niedriger Transportkosten von Uebersee zu weit von der Küste gelegenen Binnenhäfen, was die Ansiedlung von neuen Industrien ermöglicht. Städten wie Mannheim und neuerdings Mülhausen im Elsass sind auf diese Weise neue Entwicklungschancen gegeben worden. Die Risiken über-

mässiger Zusammenballung werden so geringer und die Möglichkeiten eines wirtschaftlichen Gleichgewichts grösser.

Auch für den Umweltschutz, der heute berechtigterweise eine Hauptsorge der Staatsmänner und der Bevölkerung geworden ist, bietet die Wasserstrasse unvergleichliche Vorteile. Der Ausbau der Mosel zur Schifffahrtsstrasse zum Beispiel hat den Reiz und die Anziehungskraft dieses schönen Tales keineswegs vermindert, und auch im Maintale gliedert sich der neugeformte Wasserweg harmonisch in die Landschaft ein. Neue Wasserflächen sind durch die Regulierung am Rhein entstanden, die für den Segelsport reizvoll sind und dem Fremdenverkehr unvorhergesehene Entfaltungsmöglichkeiten geben.

Nun sind wir aber in eine neue Phase eingetreten. Es handelt sich nicht nur darum, fürderhin Flüsse zu regulieren, Täler neu zu ordnen, sondern von der Natur getrennte Wasserbecken miteinander zu verbinden. Getrenntes miteinander zu verbinden war seit Jahrhunderten ein Traum der Menschen, der zu epochemachenden Spitzenleistungen geführt hat. Suez-Kanal, Panama-Kanal sind vorbildliche Zeichen erfinderischen Geistes und schöpferischer Kraft, auch wenn manchmal das Geleistete durch die tragischen Gegensätze der jetzigen Zeit gefährdet ist. Die Verbindung zwischen Rhein und Donau ist einer dieser Wunschträume, die seit Karl dem Grossen von weitsichtigen Europäern gehegt wurden.»

Auf die politischen Probleme des Europakanals übergehend, machte der Referent folgende Hinweise:

«An Problemen wird es allerdings nicht fehlen. Eine völlige Internationalisierung und Liberalisierung des Verkehrs ohne zuvorige völkerrechtliche Abstimmung der beiderseits zu beachtenden Regeln könnte zu Spannungen und gefährlichen Störungen führen. Aber diese Probleme sind sicher nicht unlösbar. Man wird es als positiv bewerten dürfen, dass auch auf der Donau, wie dies in der Tätigkeit der Donaukommission und in dem Bratislaver-Abkommen zum Ausdruck kommt, der Versuch einer Ordnung auf der Basis entsprechender gegenseitiger Vereinbarungen für erforderlich und nützlich gehalten wird. Es müsste möglich sein, durch bilaterale oder multilaterale Abkommen zu erreichen, dass im Interesse einer aufstrebenden und weiterhin entwicklungsfähigen Verkehrswirtschaft aller dreizehn Länder der Stromgebiete von Rhein und Donau Ordnungsmassnahmen anerkannt oder angeglichen werden. Es wäre dies ein Geschehnis, dem nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in politischer Hinsicht eine Bedeutung ersten Ranges beizumessen wäre. Der Beweis wäre so erbracht, dass das Verhältnis von Ost und West nicht nur auf friedlicher Koexistenz und Handelsbeziehungen, sondern auch auf Anerkennung gemeinsamer Prinzipien und Verhaltensregeln aufgebaut werden kann. Auch in dieser Hinsicht wäre die Schaffung des Europakanals vorbildhaft und wegweisend.

Vorbildhaft ist er, ich darf es wohl sagen, besonders auch für mein Land, für Frankreich. Seit Jahren setzen sich viele französische Regionen, von Strassburg bis Marseille, hartnäckig ein für den Bau eines Kanals, der den Rhein mit der Rhône, d. h. die Nordsee mit dem Mittelmeer verbinden soll.»

Nach einigen Bemerkungen über die Verbindung Rhone—Rhein — voraussichtlich werden bis 1978 im Rhonetal mehr als 530 Kilometer für Schubtransporte von 5000 Tonnen befahrbar sein — schloss der prominente französische Referent mit einem optimistischen Bekenntnis für eine europäische Einigung trotz aller Hemmnisse.

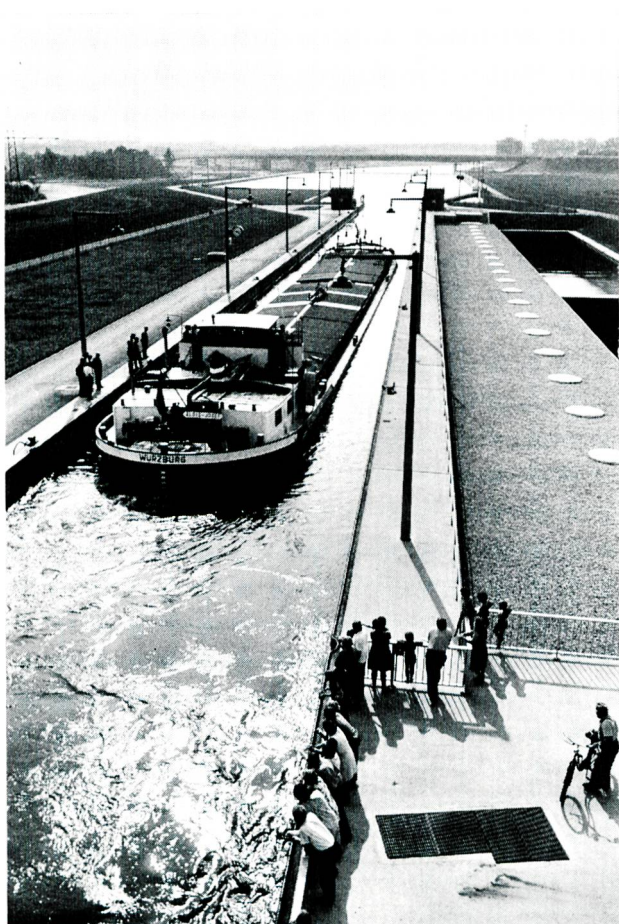
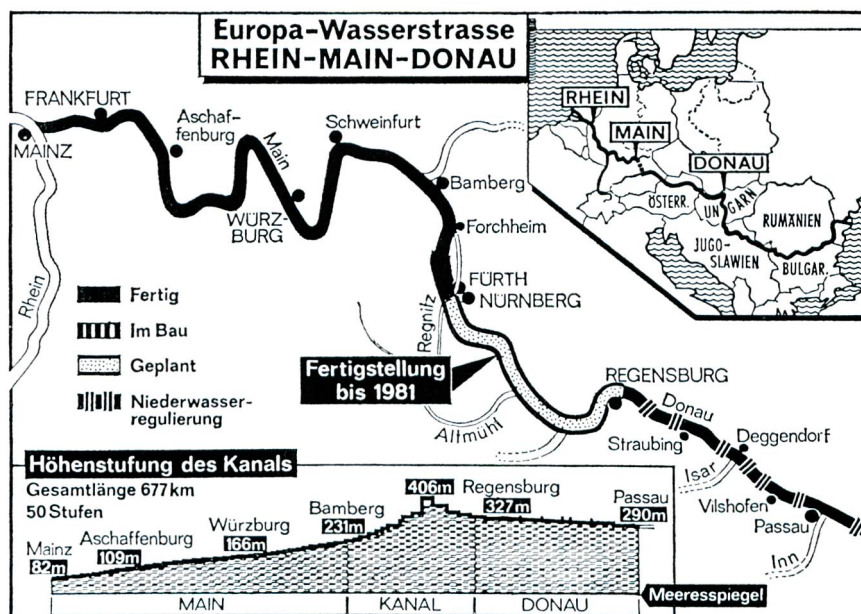


Bild 19 Schifffahrtsschleuse am Europakanal, rechts Sparbecken.



Bild 20

Lageplanskizze der gesamten Wasserstrassenverbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer (oben rechts); die Strecke des sog. Europakanals von Mainz bis Regensburg und schematisches Längenprofil von Mainz bis Passau (unten).



Den Abschluss der eindrucksvollen, jedoch ermüdenden Feierlichkeiten bildete die Uraufführung des «Europawalzers Rhein—Main—Donau» von F. Meyer nach Motiven des «Ludwigs-Donau-Canal-Walzers» von J. Eitler; den Gästen wurde als Erinnerungsgeschenk die Grammophonplatte dieses Abschlusswalzers überreicht.

## 5. Bedeutung des Europakanals

Nach dieser ausführlichen Berichterstattung über die Feierlichkeiten vom 22./23. September 1972 in Nürnberg, sollen noch — wenn aus Raumgründen auch nur in gedrängter Form — einige technisch-wirtschaftliche Hinweise über die Bedeutung der Schifffahrtsanlagen folgen, die verschiedenen den Gästen überreichten Publikationen und den Ansprachen entnommen wurden.

Die gesamte, für die Zukunft anvisierte Wasserstrassenverbindung von der Nordsee über den sog. Europakanal

(Verbindung Rhein—Main—Donau) bis zum Schwarzen Meer misst etwa 3500 km und verbindet mit ihren Abzweigungen 13 Länder Europas. Die Aufgabe, das 677 km lange Kernstück des Europakanals zwischen Aschaffenburg am Main und der Bundesgrenze unterhalb Passau an der Donau auszubauen, wurde der im Jahre 1921 gegründeten Rhein-Main-Donau AG (RMD) übertragen. Gleichzeitig wurde dieser Gesellschaft das Recht eingeräumt, die Wasserkräfte des Mains zwischen Aschaffenburg und Bamberg, der Regnitz, des unteren Lechs und der bayerischen Donau bis zum Jahre 2050 zur Energieerzeugung auszunutzen, um aus den Erträgen dieser Nutzung den Wasserstrassenausbau zu finanzieren.

Die der RMD gestellte Bauaufgabe umfasst drei charakteristische Abschnitte:

1. Den Ausbau des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, durch den auf einer Strecke von 298 km mit

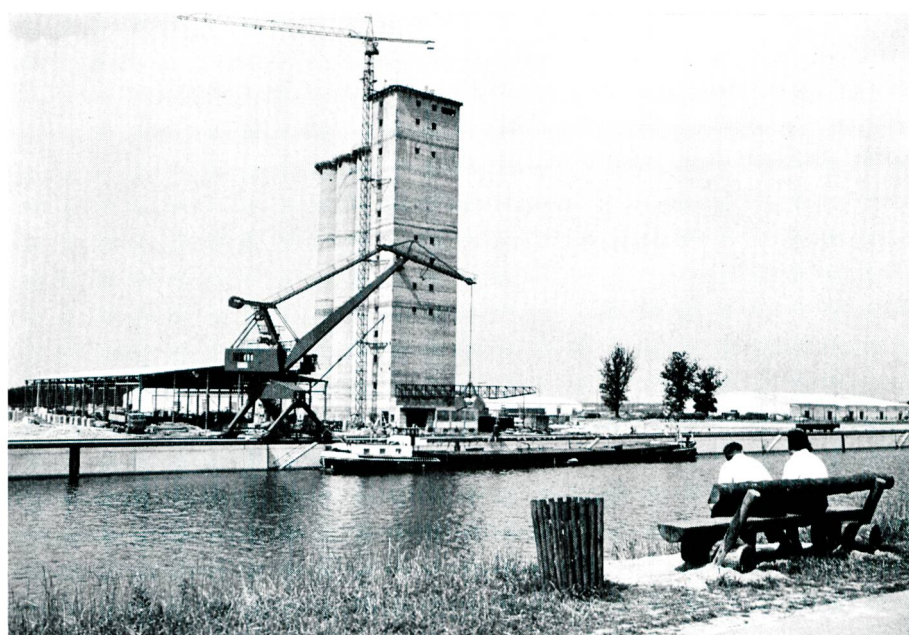


Bild 21

Im Staatshafen Nürnberg.



27 Staustufen ein Höhenunterschied von 122 m überwunden wird; diese Strecke ist 1962 fertiggestellt worden.

2. Das 171 km lange, den fränkischen Jura überschreitende Verbindungsstück Bamberg—Kehlheim mit 33 km Regnitzausbau, 103 km Stillwasserkanal und 35 km Altmühl ausbau. Zwischen Bamberg und der in einer Jurasenke liegenden Scheitelhaltung sind mit 11 Stufen 175 m Höhenunterschied, von der Scheitelhaltung bis Kehlheim mit fünf Stufen 68 m Höhenunterschied zu überwinden. Die Strecke Bamberg—Nürnberg, die insgesamt sieben Stufen umfasst, ist mit der Erreichung und Errichtung des Staatshafens Nürnberg ebenfalls an den Rhein angeschlossen.

3. Den 208 km langen Donau-Abschnitt Kehlheim—Passau—Bundesgrenze. In diesem Abschnitt ist von der RMD noch die 33 km lange Strecke Kehlheim—Regensburg mit zwei Staustufen auszubauen.

Der Main-Donau-Kanal als Verbindung des Mains mit der Donau ist das Herzstück der europäischen Grossschiffahrtsstrasse Rhein—Main—Donau. Es wird hier unterschieden zwischen der nunmehr fertiggestellten etwa 70 km langen Nordstrecke zwischen Bamberg und Nürnberg und der nachfolgenden etwa 100 km langen Südstrecke von Nürnberg zur Donau bei Kehlheim. Die Nordstrecke überwindet über sieben Schleusen mit Hubhöhen zwischen 5,30 m und 18,30 m einen Höhenunterschied von rund 82 m. Südlich von Nürnberg steigt der Kanal mit vier Schleusen (Hubhöhen 1 x 19,49 m und 3 x 24,67 m) um 93,50 m auf die Höhe NN+406,00 m (Scheitelhaltung zwischen Hilpoltstein und Bachhausen), um dann mit fünf weiteren Schleusen (3 x 17,00 m und 2 x 8,40 m) zur Altmühl bei Dietfurt und weiter im Zuge des Altmühl ausbaues zur Donau bei Kehlheim abzustiegen.

Gemäss vertraglicher Regelungen werden die von der RMD fertiggestellten Streckenabschnitte des Main-Donau-Kanals an die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes (WSV) übergeben. Die Bundeswasserstrassen Main und Main-Donau-Kanal unterstehen in der Mittelinstanz der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung Würzburg. Für den Streckenabschnitt Hausen—Nürnberg und nachfolgend bis Kehlheim ist das Wasser- und Schiffsverkehrsamt Nürnberg zuständig.

Mit der Uebernahme fertiggestellter Kanalstrecken erhält das Wasser- und Schiffsverkehrsamt Nürnberg neben den weiterlaufenden Neubaufgaben im Bereich der Südstrecke des Main-Donau-Kanals in zunehmendem Masse neue Pflichten auf dem Gebiet des Betriebes und des Unterhalts. Die hierfür zuständige Abteilung des Amtes wird sukzessive aufgebaut.

Die 72 km messende Strecke Bamberg—Nürnberg, von der etwa  $\frac{2}{3}$  gedichtet werden musste, erforderte 30 Mio m<sup>3</sup> Erdbewegungen, 945 000 m<sup>3</sup> Betoneinbau, 37 000 t Stahlverbrauch, mit einem Kostenaufwand von etwa 800 Mio DM.

Auf der im September 1968 begonnenen und nun eben eröffneten, etwa 17 km langen Strecke Fürth—Nürnberg zeigen die Kanalquerschnitte folgende Dimensionen:

- Trapezregelquerschnitt: 55 m Wasserspiegelbreite  
4 m Wassertiefe  
31 m Sohlenbreite  
1:3 Böschungsneigung  
16—17 cm Dichtung und Deckwerk
- Rechteckquerschnitt: 43,1 m Wasserspiegelbreite  
5:1 Ufermauerneigung  
41,54 m Sohlenbreite

Die Wasserstrasse entspricht der Klasse IV der europäischen Binnenwasserstrassen für Schiffe bis zu 1500 t und Schubeinheiten bis zu 3200 t. Die Schleuse Nürnberg—Nord zeigt folgende Charakteristiken:

- Hubhöhe: 9,40 m
- Schleusenkommer: 190 m Nutzlänge, 12 m Breite, 4 m Drempeltiefe
- ein Sparbecken: Wasserersparnis 32 %
- Gesamtschleusungszeit: 28 Minuten
- Baukosten: rund 20 Mio DM

Die Entwicklung des Güterumschlags auf den fertigen Teilstrecken des Europakanals Rhein—Main—Donau zeigt folgendes Bild:

Umschlag am Main und am Main-Donau-Kanal		Umschlag an der deutschen Donau	
1936	1 622 000 t	1936	790 000 t
1950	2 867 000 t	1950	1 370 000 t
1955	5 645 000 t	1955	2 885 000 t
1960	7 701 000 t	1960	3 030 000 t
1962	8 384 000 t	1962	2 780 000 t
1964	10 022 000 t	1964	3 350 000 t
1966	13 824 000 t	1966	3 543 000 t
1968	11 960 000 t	1968	4 048 000 t
1970	13 702 000 t	1970	4 037 000 t
1971	17 114 000 t	1971	3 548 000 t

Die mittlere mögliche jährliche Elektrizitätserzeugung (Stand 1972) der Wasserkraftwerke der Rhein-Main-Donau AG und ihrer Tochtergesellschaften zeigt folgendes Bild:

Flusslauf	Anzahl Kraftwerke	inst. Leist. MW	Jahreserzeugung GWh	
Main (Kleinostheim bis Bamberg)	29	98	564	} in Betrieb
Regnitz (Forchheim bis Hausen)	2	5	23	
Donau (Kelheim bis Jochenstein)	2	120*	744*	
Obere Donau (Ulm bis Kelheim)	10	134	790	
Unterer Lech (Ellgau bis Feldheim)	4	42	222	
	47	399	2343	

#### Energieveredelung

Pumpspeicherwerk Langenprozelten bei Lohr/Main	1	150	1,0**)	} Baubeginn 1971 geplant
Pumpspeicherwerk Jochenstein-Riedl	1	700	4,0**)	

Ausbauleistung in MW = 1000 kW

mittlere Jahreserzeugung in GWh = Mio kWh

\*) ohne österreichischen Anteil am Jochensteinwerk

\*\*) Energieinhalt des Oberbeckens

Die Erträge aus diesen Kraftwerken sind das Fundament für die Finanzierung des Europakanals. Bis einschliesslich 1971 wurden im Rhein-Main-Donau-Bereich für den Wasserstrassen- und den Kraftwerkbau insgesamt 2,35 Mrd. RM/DM investiert. Hievon hat die Rhein-Main-Donau AG 69 % finanziert. Den Rest stellten die Hauptaktionäre Bund und Bayern überwiegend als zinslose Darlehen zur Beschleunigung des Wasserstrassenbaues bereit. Diese Mittel sind später aus den Kraftwerkerträgen zurückzuzahlen.

Die Stauhaltungen des Europakanals sind ein wichtiges Wasserreservoir für Industrie und Landwirtschaft. Allein dem Main von Aschaffenburg flussaufwärts entnimmt die Industrie jährlich rund 350 Mio m<sup>3</sup> Wasser. Ausserdem halten die zum Flussbau errichteten Staustufen die Erosion auf und stabilisieren den Grundwasserstand.

Mit Hilfe des Main-Donau-Kanals werden zur Verbesserung des Wasserhaushaltes im nordbayerischen Raum bis zu 425 Mio m<sup>3</sup> Altmühl- und Donauwasser übergeleitet.



Der Europakanal führt über weite Strecken durch landschaftlich ausserordentlich reizvolle Gebiete. Die Kanalbauer haben ein übriges getan, durch eine ansprechende Gestaltung der Bauwerke und ihre Eingliederung in die Landschaft deren Reiz noch zu erhöhen und durch standortgemässe Bepflanzung die Kanalufer zu einer Erholungszone zu machen. Der Europakanal ist daher zu einem beliebten Ziel für die Freizeit geworden. Camping-Plätze, Schwimmbäder, Sportboothäfen, Spazierwege sind entstanden. Angler und Wassersportler aller Art sind am Europakanal zu finden.

Den Erfolg des Europakanals als frachtingünstiger Verkehrsweg zeigen die Umschlagszahlen an den bisher fertiggestellten Teilstrecken. Von Aschaffenburg aufwärts stieg der Güterumschlag seit 1936 von 1,6 Mio t auf 17,1 Mio t. An der deutschen Donautrecke erhöhte sich das Verkehrsvolumen im gleichen Zeitraum von 0,8 Mio t auf 3,5 Mio t. Der Verkehr auf dem Main-Donau-Kanal wird nach einer gewissen Anlaufzeit auf 20 Mio t geschätzt.

Die verkehrswirtschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Vorteile des Europakanals bewirken, dass sich gewisse

Industriesparten bevorzugt an der Wasserstrasse niederlassen. Beispielsweise haben sich in der Nachkriegszeit an der Mainstrecke Aschaffenburg—Bamberg rund 180 Betriebe angesiedelt oder ihre Anlagen wesentlich erweitert. Auch an der Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg, vor allem in den neuen Häfen, ist die Industrieansiedlung voll im Gange. An der deutschen Donau hat sich der Hafen Regensburg zu einem wirtschaftlichen Schwerpunkt entwickelt. Der Europakanal ist auf dem Weg, eine bedeutende Wirtschaftsachse zu werden.

Die Bundesrepublik Deutschland, der Freistaat Bayern und die Rhein-Main-Donau AG sind für ihren unentwegten grosszügigen und zukunftsgläubigen Einsatz für die Verwirklichung des Europakanals zu beglückwünschen.

Zum Schlusse dieser Berichterstattung sei den Gastgebern für die wohl gelungenen Festlichkeiten in Nürnberg herzlich gedankt.

Adresse des Verfassers:  
dipl. Ing. G. A. Töndury  
Rütistrasse 3A  
CH - 5400 Baden

Bildernachweis: Bilder 1 bis 18:  
Fotos Cl. und G. A. Töndury; Bilder  
19, 21 Fotos Bildstelle und Denkmal-  
archiv Hauptamt für Hochbauwesen  
Nürnberg. Bild Nr. 20 aus «Schiff-  
fahrt und Strom» Nr. 31/32 1972.

## EUROCA 72

Karl Schäfer

Im Nürnberger Luitpoldhain war die Geschichte der europäischen Binnenschifffahrt sozusagen im Vorübergehen in einem etwa einstündigen Bummel zu erleben; denn Europa — oder zumindest der grössere, bedeutendere Teil davon — war an der «Euroca 72», der internationalen Ausstellung Europakanal Rhein—Main—Donau vom 23. September bis 8. Oktober 1972 zu Gast, um sich selbst und vor allem die völkerverbindende Wasserstrasse vorzustellen; die Wasserstrasse, die später einmal den westeuropäischen Wirtschaftsraum mit seinem gewaltigen Industriepotential und das Donaubecken mit seiner fast unerschöpflichen Produktionskapazität des Bodens verbinden soll. Unser Bummel in der Euroca wurde zum erholsamen und doch zugleich lehrreichen Gang durch die Geschichte der europäischen Binnenschifffahrt schlechthin. Der Gegenwart kommt dabei nur die Rolle der Durchgangsstation zu, gleichsam der Verbindung zwischen Vergangenheit und Zukunft. Die Thematik der Ausstellung wäre damit jedoch nur unvollständig wiedergegeben, würde nicht auch auf den Gedanken der Symbiose hingewiesen, den die Ausstellung in ihren verschiedensten Aspekten zur Diskussion stellte. Wir meinen damit das Zusammengehen, Zusammenfinden, Zusammenleben zum Nutzen der Beteiligten. Wir finden diesen Gedanken im weitesten Sinne immer wieder in der Ausstellung: So richtet sie sich nicht etwa nur an den Fachmann oder an den Laien; es sind weder nur die reiferen Besucher noch nur die wissbegierigen Jungen angesprochen; es werden die Möglichkeiten einer Verbindung von West und Ost aufgezeigt; der dem Verkehrswesen nahe Stehende wird auch Ansätze für eine sinnvolle Gesamtverkehrskonzeption finden. Alle diese und noch andere Problemkreise hat die Ausstellung zu gruppieren verstanden um die Tatsache der Verwirklichung einer weiteren Etappe des Fernzieles einer Wasserstrassen-Verbindung vom Rhein über Main und Regnitz zur Donau.

Alle diese Problemkreise, von den existenten Gegebenheiten über die Möglichkeiten bis hin zur Vision in eine noch

ferne Zeit, werden dem Besucher gleich zu Beginn seines Rundganges in der Multivision nähergebracht. Sie akzentuiert die verkehrstechnische und volkswirtschaftliche Bedeutung von Wasserstrasse und Binnenschifffahrt und führt den Besucher, etwas schroff vielleicht, mitten in die Thematik der Ausstellung. So wird denn von diesem flimmernden Wunderwerk aus Dias und Filmstreifen in der Erinnerung kaum viel mehr als eine Bewunderung für die stets neu entdeckten Möglichkeiten dieser Informationstechnik zurückbleiben. Nach dieser etwas hektischen Informationsflut genoss der Besucher die wohlthuende Weite des anschliessenden Freigeländes mit interessanten Ausstellungsstücken förmlich. In dieser «Arena nautica» waren technische Grossobjekte zur Schau gestellt. Sie durchsetzten die reizvolle Parklandschaft mit beachtlichen visuellen Akzenten, so etwa der gelbe Ballon, welcher, rund 100 m über dem Ausstellungsgelände schwebend, nicht Wahrzeichen der Schau sein wollte, sondern plastisch zeigen sollte, welche Höhendifferenz die Wasserstrasse vom

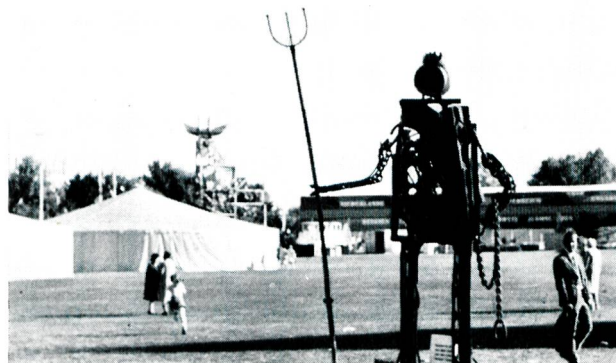


Bild 22 Selbst Neptun fehlte nicht