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

Artikel: Euroca 27
Autor: Schäfer, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920978

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: 16.12.2025

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

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 frachtengünstiger 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 Donaustrecke 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 wohlgelungenen 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 Denkmalarchiv Hauptamt für Hochbauwesen Nürnberg. Bild Nr. 20 aus «Schifffahrt und Strom» Nr. 31/32 1972.

EUROCA 72

DK 061.4 : 656.62

Karl Schäfer

Im Nürnberger Luitpoldhain war die Geschichte der europäischen Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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 wohltuende 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

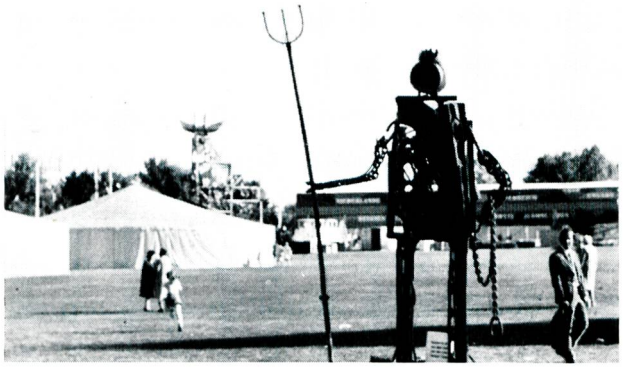


Bild 22 Selbst Neptun fehlte nicht

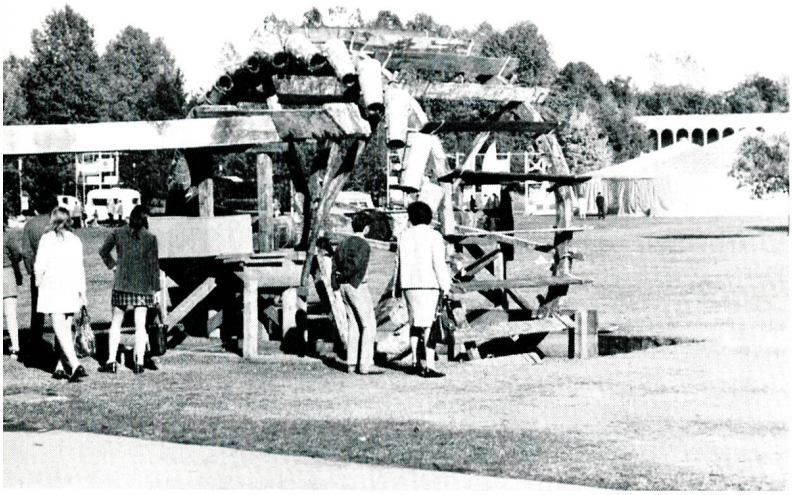


Bild 23 Wasserrad der Pegnitz. Manch älterer Besucher wird sich im Gedankenflug an sein gemächliches Quietschen erinnern. Unsere schnellebige Zeit mag es vielleicht belächeln, doch war auch dieses Rad einmal Schrittmacher seiner Zeit.

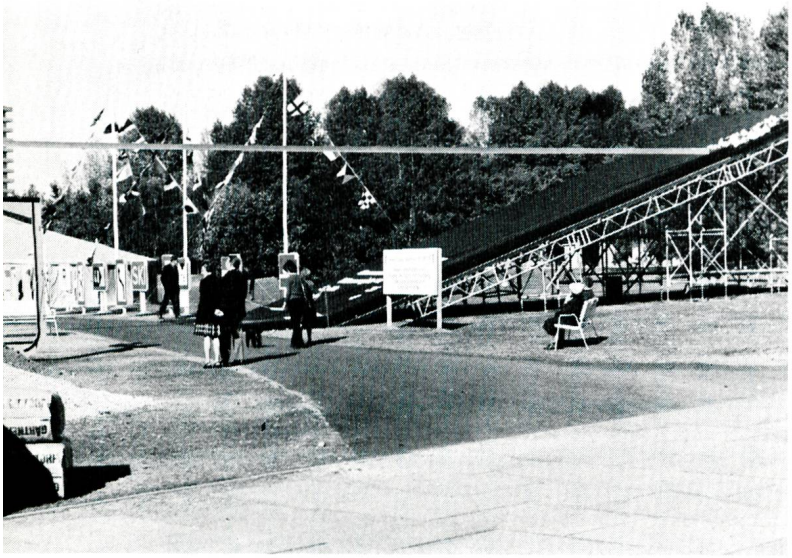
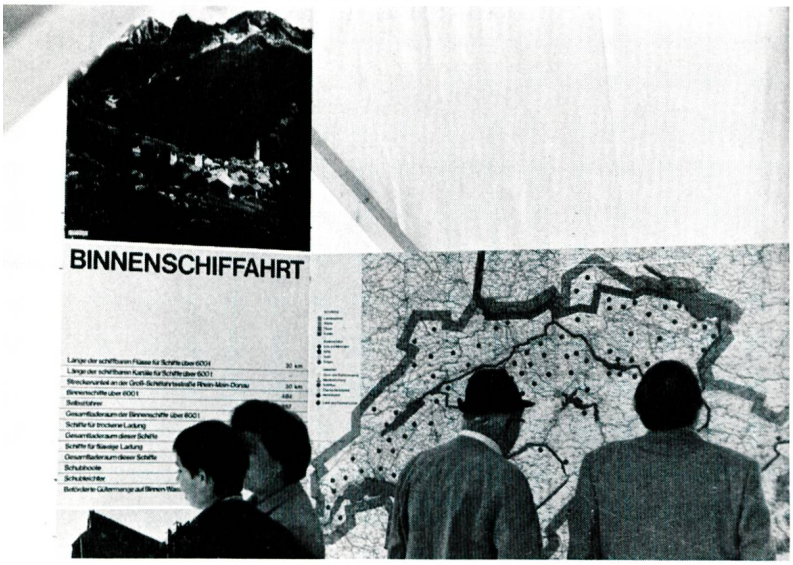


Bild 24 Teilansicht des Kanalquerschnitts in Originalgrösse. Die Besucher sind sozusagen «auf Grund gelaufen». Das Querband im oberen Drittel der Aufnahme stellt die Wasserlinie dar. Rechts anschliessend die Uferböschung.

Bild 25 Eine Ecke im Pavillon Schweiz der Länder-Information. Alle Pavillons wurden nach einem einheitlichen Schema präsentiert. Hier herrschte Sachlichkeit und Nüchternheit. Und so fanden Grossvater, Mutter und Sohn . . . was sie suchten.



eben erst erreichten Hafen Nürnberg aus bis zur Wasserscheide noch zu überwinden haben wird.

Die Euroca 72 schlägt viele Saiten an, um dem Besucher sichtbar und greifbar näher zu bringen, wie vielseitig die Probleme einer Wasserstrasse sind: Stellvertretend für diese Probleme in all ihrer Vielschichtigkeit und Weitläufigkeit sind etwa zu nennen: ein Wasserrad der Regnitz, ein alter Frachtkahn des Ludwigkanals, Anker, ein hochmodernes, für Radarfahrt eingerichtetes Steuerhaus, Ruder, Schiffsschrauben und vieles andere bis zu einem Stück Kanal im Originalquerschnitt. Boote, Wassersportgeräte und weitere Hinweise machten deutlich, welchen Wert die Wasserstrasse nicht nur für Verkehr und Wirtschaft hat, sondern ebenso für die Freizeitgestaltung des ständig zunehmend unter Stresszwang lebenden Menschen unserer Tage.

Im Pavillon der Länder-Information wird der Besucher über ein gutes Dutzend «Anliegerstaaten» (im weitesten Sinne) des Rhein-Main-Donau-Kanals in knappster Form durch einige prägnante statistische Angaben und anhand einer Handvoll ausgewählter Bilder informiert. In der Halle der Nationen präsentieren sich folgende Anliegerstaaten dem Besucher in einer eigenen Sonderschau: Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Bundesrepublik Deutschland, Oesterreich, Jugoslawien und Rumänien.

Die Ausstellung wäre wohl unvollständig geblieben, hätte sie nicht auch der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Donaukommission den ihnen gebührenden Platz eingeräumt. Es würde zu weit führen, in diesem Rahmen die grosse Vielfalt des hier Gezeigten und Gebotenen auch nur stichwortartig wiedergeben zu wollen. Es ist uns aber ein Bedürfnis, wenigstens auf den Stand der Schweiz hinzuweisen. In glücklicher Zusammenarbeit mit den Eidgenössischen Behörden (wo die Federführung beim Amt für Wasserwirtschaft lag) schufen das Rheinschiffahrtsamt Basel und der Basler Graphiker Grieder einen in seiner Ruhe und Einfachheit geradezu dominierenden Stand. Ohne in Eigenlob zu verfallen, darf doch festgestellt werden, dass es die schweizerischen Aussteller verstanden haben, sich auf einige wenige zentrale Informationen zu konzentrieren. Während der Besucher an den andern Ständen Gefahr lief, sich in der Vielzahl und Vielfalt des Dargebotenen zu verlieren oder erst gar nicht zurechtzufinden, wurde ihm an unserem Stand, gleichsam von sicherer Hand geführt, das Wesentliche zum Thema der Ausstellung gezeigt.

In dem als Kernschau bezeichneten Sektor der Ausstellung wird klar, dass der Europakanal Rhein—Main—Donau mehr ist als nur eine Wasserstrasse: nämlich darüber hinaus Wasserspender für die Wirtschaft, Quelle für die Energieerzeugung und, wie bereits betont, zunehmend mehr Erholungsgebiet des Menschen. Den Trägern der Ausstellung — dem Freistaat Bayern, der Stadt Nürnberg und der Rhein-Main-Donau AG — ist es gelungen, ihr Vorhaben besonderer Art in die Tat umzusetzen: Die Euroca 72 ein Flair ganz eigener Prägnanz ausstrahlen zu lassen und damit auf sympathische, unaufdringliche Weise für die Binnenschiffahrt zu werben.

Adresse des Verfassers:
Dr. K. Schäfer, Eidg. Amt für Wasserwirtschaft
Privatadresse: Sonnenrain 14, 3063 Ittigen

Bilder 22 bis 25: Fotos des Verfassers