

Der Rhein-Main-Donau-Kanal : Studentenexkursion der ETH Zürich vom 23. bis 25. Juni 1977

Autor(en): **Schramm, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria**

Band (Jahr): **70 (1978)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-941055>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ment aux quatre secteurs d'importance et urgents que sont l'hygiène de l'air, la lutte contre le bruit, la gestion des déchets et les substances dangereuses pour l'environnement, on ne devrait plus guère avoir à s'attendre à de trop grandes difficultés d'autant que, lors d'une première prise de contact avec les cantons, les organisations économiques et écologiques, on a pu constater avec satisfaction

qu'il y avait de leur part un large consensus au sujet de la conception de cette nouvelle loi. Ce qui devrait permettre et justifier nos espoirs.

Adresse de l'auteur: Dr. Rodolfo Pedrolì, directeur de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, 3003 Berne.

Der Rhein—Main—Donau-Kanal

DK 656.62

Studentenexkursion der ETH Zürich vom 23. bis 25. Juni 1977

Eine Wasserbau-Exkursion führte die Studenten der Bauingenieurabteilung Vertiefungsrichtungen Wasserwirtschaft und Verkehrsplanung der ETHZ nach Süddeutschland. Nach der Besichtigung der Münchner Verkehrsanlagen wurden die Teilnehmer durch zwei Referate in das gewaltige Bauprojekt des Rhein-Main-Donau-Kanals eingeführt. Dieser wird das Stromgebiet des Rheins mit jenem der Donau verbinden und so die direkte Schifffahrt vom Schwarzen Meer zur Nordsee ermöglichen.

Die Wasserstrasse folgt zunächst auf 252 km Länge von Mainz aus dem Main bis Bamberg, wobei 27 Staustrufen überwunden werden müssen. Diese und die anschliessende 72 km lange Strecke bis Nürnberg sind bereits fertiggestellt und befahrbar. Der eigentliche Main-Donau-Kanal von Bamberg bis Kehlheim mit einer Länge von 171 km muss die Wasserscheide zwischen Main und Donau überwinden. Er führt von Bamberg in 11 Stufen mit insgesamt 175,2 m Höhe hinauf bis zur Scheitelhaltung und von dort in 5 Stufen die 67,8 m hinunter bis Kehlheim, wo er in die Donau mündet. Auf der folgenden Strecke von 209 km bis zur Bundesgrenze sind 9 Schleusen vorgesehen.

Die Exkursion war für die angehenden Ingenieure besonders interessant, da in den zwei Tagen der Bau von Schleusen- und Wehranlagen in den verschiedenen Phasen besichtigt werden konnte: Wehr und Schleusen in Regensburg, Bad Abbach (Bild 1), Kehlheim und Leerstetten (Bild 2). Von den leitenden Ingenieuren wurde aber auch in eindrücklicher Weise vorgeführt, wie sorgfältig man solche Bauwerke planen muss, vor allem im Hinblick

auf ihre Anpassung an die Landschaft. Die Fahrt durch das landschaftlich besonders schöne, jetzt noch relativ unberührte Altmühltal, durch das einmal Europaschiffe fahren werden, liess wohl jedem Teilnehmer klar werden, welche Verantwortung die Planer hier tragen. Ein Kanal, der mit Umsicht und Einfühlungsvermögen errichtet wird, kann aber auch die Landschaft bereichern und vor allem eine Steigerung des Erholungswertes des Gebietes bedeuten, wie viele Beispiele bereits fertiggestellter Anlagen zeigen.

Die Idee, Main und Donau für die Schifffahrt zu verbinden, ist nicht neu. Bereits Karl der Grosse nahm das Projekt im Jahre 793 in Angriff. Der Versuch missglückte zwar, trotzdem standen die Exkursionsteilnehmer staunend vor den heute noch vorhandenen Ueberresten der «Fossa Carolina», ein Bild von dem genialen Herrscher vor Augen, das dipl. Ing. G. Gysel auf der Fahrt im Car mit eindrücklichen Worten gezeichnet hatte. Im 17. Jahrhundert wurde unter König Ludwig I. von Bayern der «Ludwig-Kanal» gebaut, der es kleineren Schiffen ermöglichte, von Amsterdam nach Wien zu fahren. Er war immerhin etwa 100 Jahre lang in Betrieb. Heute ist er nur noch stückweise vorhanden, und die Schleusenanlagen stehen still und weisen bereits Anzeichen des Verfalls auf.

Den Abschluss der Exkursion bildete der Besuch des Rohwasserpumpwerkes Leipheim, wo Wasser aus der Donau zu Trinkwasser für Baden-Württemberg, vor allem für die Städte Ulm und Stuttgart, aufbereitet wird.

Karin Schram

Bild 1, links. Bau des Wehres der Staustufe Bad Abbach an der Donau. Bei der Ortschaft Poikam zweigt ein Schifffahrtskanal von der Donau ab, der die für die Schiffe zu starke Krümmung der Abbacher Donauschleife abschneidet.

Bild 2, rechts. Bau der Schleuse Leerstetten des Main-Donau-Kanals. Durch die Schleuse wird eine Höhe von 24,7 m überwunden. Die Schleusenkammer ist 12 m breit und 190 m lang. Alle Schleusen des Main-Donau-Kanals werden mit Hilfe von Sparbecken betrieben, wodurch der Wasserverbrauch um rund 60 Prozent vermindert werden kann. (Fotos G. Anastasi, VAW)

