

Kanaldenkmal an den Werkern zu Erlangen von Ludwig von Schwanthaler. Im Hintergrund: Glasschleife. — Heute: Frankenschnellweg. Aufnahme um 1900. In: Die Universitätsstadt Erlangen. Herausgegeben vom Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in Erlangen und Umgebung o. J. S. 25. Reproduktionsfoto: Eichel, Schweinfurt

Abschied vom Ludwigs-Kanal

Herr Prof. Rainer König von der Hochschule der Künste Berlin schickt uns seinen in der „Bauwelt“ (Heft 40/41 Jg. 1976) erschienenen außerordentlich interessanten und mit vielen sehr instruktiven Bildern und Photographien versehenen Aufsatz über den „Ludwigs-Kanal“, dem wir nachstehend einige Abschnitte entnehmen.

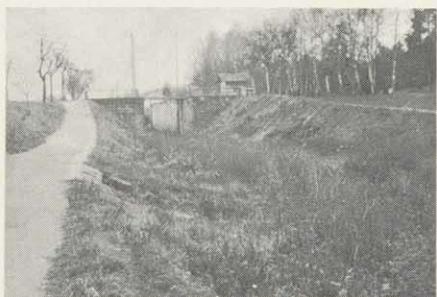
„Denkmäler sind von Menschen geschaffene Sachen oder Teile davon aus vergangener Zeit, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt“. — So beginnt das in vielen Teilen vorbildliche, jetzt drei Jahre alte bayerische Denkmalschutzgesetz, in dessen Art. 22 auch zu lesen ist: „Der Freistaat Bayern beteiligt sich unbeschadet bestehender Verpflichtungen . . . an den Kosten des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, insbesondere an den Kosten der Instandsetzung, Erhaltung, Sicherung und Freilegung von Denkmälern“. Der Ludwigs-Kanal, der das Stromsystem der Donau über den Main mit dem des Rheines verbindet, ist nicht nur die Verwirklichung eines tausend Jahre alten Traumes („fossa carolina“), sondern auch Vorwegnahme des großen europäischen Schiffahrtsweges, der die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, und darüber hinaus ein Denkmal par excellence.

Der Autor belegt die Denkmalwürdigkeit des vor 130 Jahren geschaffenen Kanalbauwerkes und fordert, „den Kanal in die Reihe der förderungswürdigen Technischen Denkmäler aufzunehmen“.

Der Verfasser schildert die Vorgeschichte und den Bau des Kanals und seine Bedeutung, um dann schließlich auf den heutigen Zustand einzugehen. Er führt aus:

„Seit den sechziger Jahren ist der Kanal in seinem nördlichen Teil, zwischen Nürnberg und Bamberg, zu großen Teilen überbaut worden. Die Strecke von Nürnberg bis Forchheim durch den Frankenschnellweg, bis auf ein Stück bei Baiersdorf, für dessen Erhaltung als Vogelschutzgebiet gerade jetzt noch vergeblich gekämpft wurde, und auf der Strecke von

Neuses bis Bamberg durch den neuen Rhein-Main-Donau-Kanal. Die Reststrecken sind trocken gefallen, und von den übriggebliebenen drei Schleusen sind zwei zugeschüttet worden. Die dritte, die Schleuse Nr. 94, verfällt neben der Straße bei Forchheim, hinter Schlehangestrüpp versteckt, ein Dornröschenschloß der Technik. Die vier schönen Brückkanäle, die südlich von Forchheim über die Arme der Wiesent führten, sind ebenso für den Schnellstraßenbau abgerissen worden wie die Schleuse mit der unterirdischen Fahrt am Burgberg bei Erlangen und der Dooser Brückkanal im Nürnberger Stadtgebiet. Das



Kanalbett bereits mit Gras bewachsen, 1959
bei Forchheim Schleusenkammer, heute
abgetragen, B 407



Kanal 1959 von Baiersdorf nach Forchheim.
Heute: Frankenschnellweg.
Fotos: Schleifer, Forchheim

Kanalmonument bei Erlangen steht zwar noch auf seinem alten Platz am Burgberg, aber heute völlig beziehungslos in einer Kurve der Schnellstraße. In diesem Jahr wird der Kanalhafen von Nürnberg zugeschüttet . . .“

... In der Betrachtung des „Ludwigskanals heute“ ist bisher ein Teil ausgespart worden, die etwa 60 Kilometer Kanalstrecke von Nürnberg-Gartenstadt bis Breitenfurt, die bisher von Neuplanungen nicht berührt wird. Seitens der zuständigen Denkmalpfleger ist die Forderung erhoben worden, diesen Restteil des Kanals in die Liste der Baudenkmale aufzunehmen und unter Denkmalschutz zu stellen. Vielleicht sind diese Beschreibung und die Abbildungen geeignet, einer breiteren Öffentlichkeit die Gründe für die Forderung auf eine Anerkennung als Denkmal der Technik- und Verkehrsgeschichte deutlicher zu machen.

Hier sind nicht nur Teilstrecken oder einzelne Bauwerke gemeint, sondern die ganze Anlage als Ensemble. Dieses Ensemble umfaßt: beinahe die Hälfte der ehemals hundert Schleusen, den kleinen Gauchsbach- und den großen Schwarzach-Brückkanal, die ganze Scheitelhaltung mit ihren großen Damm- und Einschnittsstrecken, die Brücke bei Gugelhammer und die über den Dörlbacher Einschnitt . . .“

... Wenn dieses letzte Stück des Ludwig-Donau-Main-Kanals von 1845 als Baudenkmal anerkannt und geschützt würde, könnte hier mit relativ geringen Mitteln ein zu Unrecht vergessenes oder unbekanntes Beispiel für den Ingenieurbau des neunzehnten Jahrhunderts erhalten werden, für das es in Deutschland kaum Vergleichbares gibt.“