

Die Schleuse 94 des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Ein technikgeschichtliches Denkmal von überregionaler Bedeutung wird wiederbelebt

von

Robert Schäfer

Seit Jahrhunderten wird das Bild des Regnitztales zwischen Fürth und Bamberg von einer Vielzahl an Verkehrswegen geprägt. Im Mittelalter durchzog erst eine Königsstraße, später eine viel frequentierte Handelsstraße das Tal, heute verlaufen hier dicht an dicht Eisenbahn, Autobahn und Rhein-Main-Donau-Kanal. Ein weiteres, einst mit viel Ehrgeiz betriebenes Verkehrsprojekt ist indes fast vollständig aus dem Landschaftsbild des Regnitztales verschwunden: der Ludwig-Donau-Main-Kanal, der Vorläufer der heutigen, 1992 eröffneten Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal: ein gescheitertes Prestigeprojekt

Der Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals war eines der ambitioniertesten Verkehrsprojekte des 19. Jahrhunderts in Europa. Zugleich stellte die fertige Wasserstraße aber auch einen beispiellosen wirtschaftlichen Fehlschlag dar, obschon der Kanal unbestritten als eine ingenieurtechnische Meisterleistung gelten kann. Rund eintausend Jahre nach dem Versuch Karls des Großen, die Flussysteme von Main und Donau erstmals miteinander zu verbinden, erlebte der Gedanke einer künstlichen Wasserstraße quer durch das neu entstandene Königreich Bayern zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine erstaunliche Renaissance. Erste vage Vorschläge für die Trassenführung eines solchen Kanals konkretisierten sich schließlich ab 1818, als der Bauingenieur Heinrich Freiherr von Pechmann ein Gutachten über dessen möglichen Verlauf erstellte. Weiteren Auftrieb erhielt das Projekt durch die Thronbesteigung König Ludwigs I. im Jahre 1825.

Ludwig protegierte den Kanal nach besten Kräften und beauftragte Pechmann noch im selben Jahr mit der Planung der Wasserstraße. Elf Jahre nahmen die Projektierung und Bewilligung des Vorhabens in Anspruch, ehe 1836 mit dem Bau begonnen werden konnte. Weitere zehn Jahre dauerte es, bis schließlich am 15. Juli 1846 der 173 Kilometer lange Kanal von Kelheim nach Bamberg endlich für den Verkehr freigegeben werden konnte.

Stolze 17,5 Millionen Gulden hatte das ehrgeizige Projekt verschlungen,¹⁾ der Aufwand, den man zu seiner Umsetzung betrieben hatte, war enorm. Acht Häfen, 14 kleinere Anlandeplätze, 70 Dämme, 60 Einschnitte, 117 Brücken sowie unzählige Wasserzuläufe, Grundablässe und Sicherheitstore säumten die Wasserstraße an ihrem Verlauf. Deren Herzstück bildeten 100 Kammschleusen, die einen Höhenunterschied von insgesamt 263 Metern zu beiden Seiten der Scheitelhaltung bei Rübelinhof überwanden und von 69 Schleusenwärterhäusern begleitet wurden.²⁾

In einem Zeitalter, in dem der Fortschrittsglaube der Menschen schier grenzenlos war, muß der fertige Kanal auf die Zeitgenossen wie das sprichwörtliche achte Weltwunder gewirkt haben. Dies belegen etwa die Schilderungen von Friedrich Schultheis, der die Ankunft der ersten Schiffe in Nürnberg erlebte: „*Staunen erfassst die meisten über das ungewohnte Schauspiel, denn gar manche hatten noch kein anderes Wasserfahrzeug als kleine Kähne gesehen, doch als das erste Schiff in die letzte Schleuse bei Nürnberg eingefahren war und nach Schließung der Schleusentore das Wasser in der Kammer stieg und dieses allmählig so weit hob, daß es auf der*

höher liegenden Strecke seinen Weg in den nahen Hafen fortsetzen konnte – da erscholl aus aller Mund ein begeisterter Jubel, denn man sah ja das Unglaubliche vor Augen, und mancher, der kurz vorher in allen möglichen Deductionen sich als Gegner des Kanals gezeigt hatte, wurde jetzt zum begeisterten Propheten, der die Schätze der fernsten Länder seiner Heimath zuschwimmen sah und von überseeischen Verbindungen sprach.“³⁾

Die anfängliche Euphorie verflog jedoch schnell und machte alsbald einer wachsenden Ernüchterung Platz. Schon nach wenigen Jahren durften sich die Gegner des Kanals bestätigt sehen, denn die Wasserstraße entpuppte sich hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit als einzige Enttäuschung. Was war geschehen?

Von Anfang an war ein rentabler Betrieb des Ludwigskanals eigentlich nicht möglich. Wie sich bald herausstellte, hatte Pechmann nämlich die Abmessungen des Ludwigskanals viel zu bescheiden konzipiert. Gerade einmal 1,46 Meter tief war die Wasserstraße, 15,80 Meter breit, im Bereich der einhundert Schleusen gar nur knapp 4,70 Meter.⁴⁾ Damit aber war der Kanal bereits zum Zeitpunkt seiner Eröffnung für die auf Rhein, Main und Donau verkehrenden Schiffe zu klein. Denn seit den 1820er Jahren machte sich ein neuer Schiffstypus auf den Flüssen bemerkbar, der die Planung Pechmanns nachhaltig durchkreuzte: das Dampfschiff. Dieses verdrängte schon bald die traditionellen, viel kleineren Treidelschiffe, auf die der Kanal eigentlich zugeschnitten war – eine Entwicklung freilich, auf die die Planung Pechmanns notgedrungen keine Rücksicht nehmen konnte, da die Dampfschiffahrt just zu der Zeit ihren Siegeszug antrat, als der Kanal bereits im Bau war. Die Folge war, daß der Ludwigskanal für Dampfschiffe unpassierbar war. Erst spät – zu spät – tauchten auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal auch Motorschiffe auf, die klein genug für die Passage von Kelheim nach Bamberg waren und mit einer Schiffsschraube betrieben wurden. Bis dahin aber mußten sämtliche zu transportierende Waren in den beiden Endhäfen von den Dampfschiffen auf kleinere Frachtschiffe umgeschlagen und diese dann mit Pferden durch den Kanal getreidelt werden. 80 bis 120 Tonnen an Traglast konn-

ten diese Kähne transportieren. Effektiv oder gar wirtschaftlich war dies selbstredend nicht, zumal eine Kanalpassage nicht weniger als sechs bis sieben Tage dauerte, im Spätherbst sogar 12 bis 14 Tage.⁵⁾ Zudem erwuchs dem Kanal praktisch mit dem Zeitpunkt seines Entstehens eine neue Konkurrenz, der die behäbigen Treidelpferde auf Dauer nicht gewachsen sein konnten: die Eisenbahn.

Vor allem die Bahnlinien Nürnberg – Würzburg und Nürnberg – Regensburg sowie die ab 1841 gebaute Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof wirkten sich bald schon negativ auf das Frachtaufkommen der Wasserstraße aus, und so blieb der Ludwig-Donau-Main-Kanal praktisch seit seiner Eröffnung hinter den hohen Erwartungen zurück. Schon 1850, also vier Jahre nach Eröffnung des Kanals, erreichte der Frachtverkehr zwischen Frankfurt und Regensburg seinen absoluten Höchststand mit insgesamt 196.000 Tonnen Frachtgut pro Jahr, danach aber ging der Güterverkehr stetig zurück. Bereits 1860 hatte sich die jährliche Frachtrate annähernd halbiert und war folglich auf unter 100.000 Tonnen gerutscht. 1912 fanden nur noch 63.000 Tonnen an Gütern ihren Weg durch den Kanal, und in den Jahren zwischen 1918 und 1945 pendelte sich die Rate gar zwischen kläglichen 30.000 und 40.000 Tonnen ein.⁶⁾ „Zur Zeit wird der Kanal fast gar nicht mehr benutzt“,⁷⁾ konstatierte folglich bereits im Jahre 1902 der Hirschaider Pfarrer Heinrich Karl, der für das zurückliegende Jahr ein Defizit von 68.226 Mark errechnete, welches der Kanal zu verzeichnen habe.⁸⁾ Anders ausgedrückt war das so ehrgeizig betriebene Projekt ein einziges wirtschaftliches Desaster. Am Ende erfreuten sich daher nur noch Angler und Schlittschuhläufer, Schwimmer und Ausflügler am Kanal, Frachtschiffe indes wurden nur noch vereinzelt gesichtet.

Spuren des Kanals im Regnitztal: beinahe ein Totalverlust

Und heute? Nach seiner teilweisen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde der Kanal nördlich von Nürnberg 1950 trockengelegt, in der Folge durch den neuen Main-Donau-Kanal und den Frankenschnellweg überbaut und so-



Abb.1: Treidelschiffer auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal bei Hirschaid in den 1930er Jahren – Dokument eines so nicht gedachten, lange verschwundenen Idylls
(Photo: Museum Alte Schule Hirschaid).

mit weitgehend aus dem Landschaftsbild getilgt. Folglich scheint es im Regnitztal heute, „*unmöglich zu sein, ihn zu verfolgen oder architektonische Relikte seiner Geschichte zu finden.*“⁹⁾ Anders als entlang des 65 Kilometer langen Streckenabschnittes zwischen Nürnberg und Beilngries, wo der noch wasserführende Kanal in weiten Teilen erhalten geblieben und erlebbar ist, finden sich nördlich von Nürnberg nur noch „*unbrauchbar gewordene Elemente*“¹⁰⁾ des früheren Vorzeigeprojektes. Einige wenige Schleusenwärterhäuser, das 1846 anlässlich der Eröffnung der Wasserstraße enthüllte Kanalmonument bei Erlangen, vier Krananlagen in Bamberg sowie die vollständig erhaltene Schleuse 100 in Bamberg – viel mehr erinnert heute nicht mehr an den Ludwigskanal. Um so erfreulicher erscheint es daher, daß in jüngster Vergangenheit ein fast schon verloren geglaubtes Relikt des Kanals zunehmend Aufmerksamkeit erfährt: die heute trockengelegte Schleuse 94 südlich von Neuses an der Regnitz.

Schleuse 94: ein einzigartiges Relikt des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Die Schleuse 94 – die Schleusen der Wasserstraße wurden, beginnend in Kelheim, endend in Bamberg, von 1 bis 100 durchnumeriert – befindet sich bei Kilometer 153,5 des Ludwig-Donau-Main-Kanals, unweit südlich des heutigen Eggolsheimer Gemeindeteils Neuses an der Regnitz. Mit einer Hubhöhe von 3,20 Meter zählt sie zu denjenigen Schleusen entlang des Kanals, die den größten Höhenunterschied überwinden. Bei einer lichten Länge von 33,84 Meter und einer Breite von 4,69 Meter erreicht sie eine Gesamthöhe von 5,42 Meter.¹¹⁾

Noch heute vermag das Bauwerk, einen erstaunlich authentischen Eindruck einer Kammerschleuse des Ludwigskanals zu vermitteln. Nur punktuell wurde die Anlage seit ihrer Erbauung verändert. Zwar sind die beiden Stemmtoranlagen am Ober- und Unterhaupt der Schleuse zwischenzeitlich ebenso verschwunden wie die charakteristische Bogen-



Abb. 2: Eines der zahlreichen noch erhaltenen Details: die Numerierung am Unterhaupt der Schleuse
(Photo: Robert Schäfer).

brücke über dem Unterhaupt, die wohl im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts durch eine flache Stahlbetonkonstruktion ersetzt wurde, erhalten haben sich aber Teile des östlichen Treidelweges mit den markanten „Prellsteinen“ sowie eine Reihe von Durchlässen im

Umfeld der Schleuse. Bedauerlicherweise wurde das benachbarte Schleusenwärterhaus 1983 abgebrochen, das, wäre es heute noch vorhanden, das Ensemble komplettieren würde. Doch auch in diesem fragmentierten Zustand präsentiert sich die Anlage nach wie vor als eindrucksvolles technikgeschichtliches Denkmal und bietet, gerade weil sie als einzige erhaltene Schleuse des Kanals heute nicht mehr wasserführend ist, „ein besonders unmittelbares Erlebnis eines solchen Bauwerks.“¹²⁾ Noch vor wenigen Jahren freilich stellte sich die Situation rund um die Schleuse gänzlich anders dar.

Denn nach der Trockenlegung des Kanals fiel die Schleuse zunächst für mehr als ein halbes Jahrhundert in einen regelrechten Dornröschenschlaf. Nach und nach bemächtigte sich die Natur des Denkmals, Bäume und Sträucher wucherten in der Schleusenkammer, die schließlich nur noch bei genauem Hinsehen als solche zu erkennen war, und es hatte

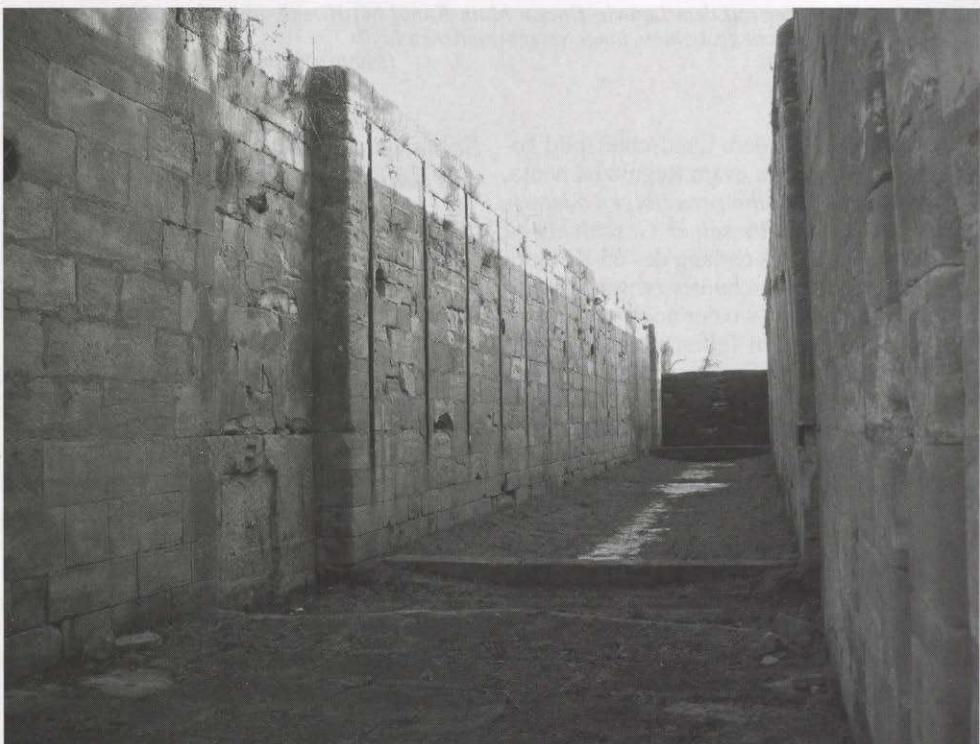


Abb. 3: Blick in die Schleusenkammer von Schleuse 94 bei Neuses an der Regnitz
(Photo: Robert Schäfer).

den Anschein, als sollte dieses herausragende Denkmal des beginnenden Industriezeitalters über kurz oder lang das gleiche Schicksal erfahren wie das verlorene Schleusenwärterhaus. Nicht mehr als eine bestenfalls wildromantische „Schleusenruine“¹³⁾ konnten noch Mitte der 1990er Jahre Herbert Liedel und Helmut Dollhopf bei ihrem Besuch in Neuses dokumentieren. Inzwischen freilich hat sich das Erscheinungsbild der Schleuse sichtbar zum Besseren gewandelt. Seit 2005 wurde die Schleusenkammer durch den Markt Eggolsheim regelrecht entrümpelt und damit als technikgeschichtliches Zeugnis von überregionaler Bedeutung wieder erkennbar gemacht. Wahre Kostbarkeiten kamen beim Ausholzen in der Schleusenanlage zum Vorschein, so etwa der gepflasterte Boden der Kanalsohle oder aber die sorgfältig gemauerten Wände mit den noch vorhandenen Halterungen der Schleusentore. Seit Juni 2007 verweist nunmehr eine vom Verein „Flußparadies Franken e.V.“ und dem Markt Eggolsheim aufgestellte Informationstafel auf das im neuen Glanz erstrahlende Relikt des alten Kanals im Regnitztal, doch dies soll erst der Anfang der Wiederbelebung der Schleuse 94 gewesen sein. Mittel- bis langfristig soll die Schleusenkammer denkmalgerecht saniert und in der Folge für Besucher noch besser zugänglich sowie durch anschauliche Erläuterungen erlebbar gemacht werden – als einzigartiges Relikt dieses so bemerkenswerten Verkehrsweges. Einzigartig ist die Situation deshalb, weil an keiner anderen Stelle des Kanals eine Schleusenkammer begangen und ihre Funktionsweise somit bis ins letzte Detail vor Augen geführt werden kann. Bis aber die pädagogische und didaktische „Aufbereitung“ der Schleuse abgeschlossen sein wird, ist noch ein langer Weg zurückzulegen. Der erste Schritt auf diesem Weg wurde am 23. November 2009 getan. Über 70 Freunde der Schleuse gründeten in Eggolsheim den „Förderverein Schleuse 94“, der sich zum Ziel gesetzt hat, nach und nach das Bauwerk zu sanieren und für Besucher zugänglich und begreifbar zu machen. Noch so manche Hürde wird zu überwinden sein, ehe die Umwandlung der Schleuse 94 in ein für Schulklassen, Touristen und Heimatfreunde lohnendes Ziel zu einem Ab-

schluß gelangt sein wird. Doch an ihrem Ende könnte die Wiederherstellung eines technikgeschichtlichen Denkmals von weit mehr als nur regionaler Bedeutung stehen – und dafür wiederum sollte eigentliche keine Anstrengung zu groß sein.

Anmerkungen:

- 1) Schnabel, Lothar/Keller, Walter E.: Vom Main zur Donau. 1200 Jahre Kanalbau in Bayern. Karlsgraben, Ludwig-Donau-Main-Kanal, Rhein- Main-Donau-Kanal. Bamberg 1984, S. 41.
- 2) Rödel, Volker: Reclams Führer zu den Denkmälern der Industrie und Technik in Deutschland. Band 1: Alte Länder. Stuttgart 1992, S. 198.
- 3) Zitiert nach Schreyl, Karl-Heinz: Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal. Nürnberg 1972, S. 11.
- 4) Schnabel/Keller: Kanalbau (wie Anm. 1), S. 37f.
- 5) Bräunlein, Manfred: Ludwigskanal und Eisenbahn. Wege und Irrwege zwischen Main und Donau. 2. Aufl. Neustadt a.d. Aisch 2003, S. 45.
- 6) Schnabel/Keller: Kanalbau (wie Anm. 1), S. 67.
- 7) Karl, Heinrich: Geschichte der katholischen Pfarrei Hirschaid im Dekanat Amlingstadt. Bamberg 1902, S. 92.
- 8) Karl: Pfarrei Hirschaid (wie Anm. 7), S. 92.
- 9) Lübbeke, Wolfram: Der Ludwigs-Kanal. Gedanken zur Inventarisierung eines Land-Denkmales, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 45 (1987), S. 51.
- 10) Lübbeke: Ludwigs-Kanal (wie Anm. 9), S. 49.
- 11) Die Schleuse 94 sowie die übrigen Reste des Kanals rund um Eggolsheim und Neuses an der Regnitz wurden 2007 von einer Studentengruppe der Otto-Friedrich-Universität Bamberg erfaßt und inventarisiert. Vgl. hierzu: Dudzinski, Ilona / Huber, Markus T./ Waitz, Martin: Inventarisierung des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf dem Gemeindegebiet des Marktes Eggolsheim. Unveröffentlichtes Manuskrift. Bamberg 2007, S. 12ff.
- 12) Dudzinski/Huber/Waitz: Inventarisierung (wie Anm. 11), S. 35.
- 13) Liedel, Herbert/Dollhopf, Helmut: 150 Jahre Alter Kanal. Ludwig-Donau-Main-Kanal. 2. Aufl. Nürnberg 1996, S.97.
- 14) Auskünfte zum Förderverein Schleuse 94 erteilt der Erste Vorsitzende: Stefan Pfister, Eggerbachstraße 22, 91330 Eggolsheim.