

Der Karlsgraben

von
Hans Trögl

Etwa 70 km südlich von Nürnberg, zwischen den Städten Treuchtlingen und Weißenburg, wurde im Juni 1993 das 1200jährige Jubiläum des „Karlsgrabens“, der „*Fossa Carolina*“, begangen. Zwischen den Gewässern Altmühl und Schwäbische Rezat liegt im Dorf Graben eines der größten technischen Kulturdenkmale des frühen Mittelalters.

Ausstellung Fossa Carolina

Das Jubiläum gab Anlaß, über die Notwendigkeit des Karlsgrabens und über dessen Erbauer kontrovers zu diskutieren. Im November 1988 schlug Landtagsvizepräsident a.D. Ernst Lechner den beiden Abgeordneten aus dem Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen vor „...über eine parlamentarische Initiative zu erreichen, daß ein Forschungsvorhaben ‚Karlsgraben‘ zur Durchführung kommt. Bei diesem Vorhaben sollten insbesondere Sinn und Zweck des für damalige Verhältnisse einmaligen Bauwerkes erforscht werden [...] Eine Vertiefung der Erkenntnisse aus früheren Untersuchungen und Veröffentlichungen mit heutigen Methoden und mit wissenschaftlicher Gründlichkeit ist deshalb notwendig.“ Als Ergebnis verwies im August 1991 das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (LfD) nur auf die vorhandene Literatur und schlug Bohrungen im Bereich des Karlsgrabens vor, die vom Talsperren-Neubauamt Nürnberg (TNA) durchgeführt wurden.¹ Da der Karlsgraben als Wasserbaudenkmal schon seit 1988 in der Unterhaltslast des Freistaates Bayern war, regte die Regierung von Mittelfranken eine Ausstellung an. Das Ziel sollte sein, alle Aspekte politischer, technischer, wirtschaftlicher und naturräumlicher Art darzustellen. Einmalig und ungewöhnlich war die Zusammenarbeit der Spezialisten aus den verschiedensten Fachbehörden, und deshalb kann sich die in sechs Abteilungen gegliederte Ausstellung auch wirklich sehen lassen.²

Forschungsergebnisse von 1992

Otto Laufer schrieb schon 1903 in seiner Betrachtung über den Bau des Karlsgrabens: „...es werden sich wohl nur dann neue Gesichtspunkte ergeben, wenn man drangehen wollte, mit dem Spaten die Baureste des Kanals zu untersuchen.“³ Im Vorfeld der Vorbereitungen zum Jubiläum wurden 1992 leider nicht mit dem Spaten, aber mit dem Kernbohrgerät Untersuchungen im Bereich der wahrscheinlichen Trassenführung durchgeführt. Sie ergänzten die kartographischen und luftbildarchäologischen Auswertungen.

Die neueste topographische Aufnahme des LfD von 1992/93 sollte als Grund- und Standardkarte für künftige Forschungen und Untersuchungen eine archäologisch-topographische Übersichtskarte im Maßstab 1:2.500 ergeben.⁴ Unter Einbeziehung der bisherigen Gelände- und Luftbildaufnahmen zeigte sich, daß im Nordteil der Riedwiesen in Richtung Bundesbahnlinie zwei Ringwälle noch gut erhalten waren. Sie ragten ca. 70 cm über die Flächen der Umgebung heraus. Deutlich sind sie allerdings nur im Winter oder nach der



Abb. 1: Nordteil des Karlsgrabens mit Erdwällen, Luftbild 1992.
Photo: LfD.

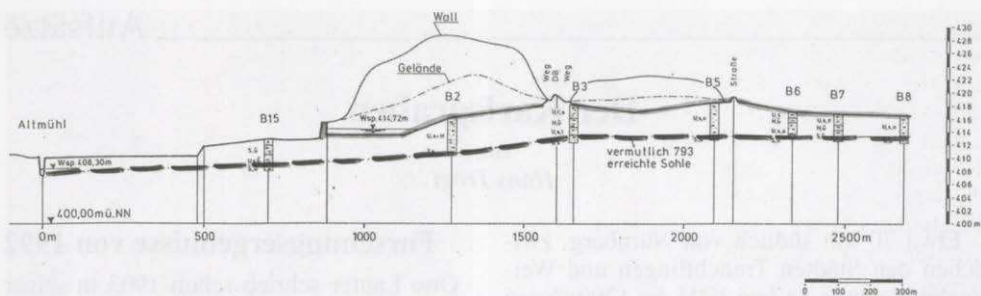


Abb. 2: Längsschnitt durch den Karlsgraben.

Entwurf: TNA.

Heuernte zu erkennen. Damit wurde letztendlich klar, daß die bisherige Deutung der Kanallänge nicht richtig war. Die in den Reichsannalen enthaltene Angabe „*duum milium passuum longitudo*“ wurde offensichtlich als Übersetzungsfehler von Emanuel Seyler⁵ in die einschlägige Literatur eingebracht, seitdem kritiklos mitgeschleppt und immer mit „2000 Schritt Länge“ (also ca. 1,5 km) übersetzt, was zufällig mit der oberirdisch nachweisbaren Kanallänge übereinstimmte. Nach Konrad Spindler muß die Angabe aber mit „zwei Meilen Länge“ übersetzt werden.⁶ Dies entspricht in karolingischer Zeit einer Entfernung von zweimal 1,66 km, also rund 3,3 km und paßt sehr genau mit den Ergebnissen der neuesten Geländeauswertung zusammen.⁷

Vom TNA wurden unter Betreuung des LfD, Außenstelle Nürnberg, 15 Kernbohrungen niedergebracht und ausgewertet. Diese dienten der Erkundung der im Jahre 793 eventuell erreichten Sohle des Karlsgrabens. Von besonderer Bedeutung sind die Torf- und Moorschichten, die an mehreren Bohrstellen in der Achse angetroffen wurden und die darunter gelagerten sandigen Schichten. Diese Sande dürften von den Wallböschungen abgeflossen sein und sich verfestigt haben, bevor eine Moorbildung einsetzte. Die südlichste Bohrung B15 zeigt auf Höhe 408,80 m üNN den Übergang zum anstehenden feinsandigen Boden knapp über dem Wasserspiegel der Altmühl. In Bohrung B2 liegt die Ausbuhsohle bei etwa 410,60 m üNN, darüber sind ca. 5 m locker gelagerte Auffüllungen einschließlich einer Torfschicht. Bohrung B3 an der Bahnstrecke zeigt die Sohle etwa bei 413,50 m üNN; dies wird von den Erkundun-

gen B5 mit B8 bestätigt. Die Bohrungen erbrachten in ihrem tieferen Teil unterschiedlich dicke Torfbildungen. Daraus schloß man, daß der Kanal in nachkarolingischer Zeit durchweg ein stehendes Gewässer bildete. Um das Bild abzurunden wurden pollenanalytische Untersuchungen der Bohrkerne durchgeführt. Als Ergebnis sind Pollen von Seerosen festgestellt worden, die auf ehemals größere offene Wasserflächen hinweisen.

War der Karlsgraben ein Schiffahrtsweg und wie funktionierte er?

Verkehrswege waren und sind die „Schlagadern“ des Lebens. Schon in vorgeschichtlicher Zeit waren in Europa die Flüsse bis weit in den Oberlauf hinein schiffbar. Der kurze Verbindungsweg über eine Wasserscheide zum nächsten schiffbaren Fluß wurde mit Fuhrwerken überwunden. Flüsse wurden benutzt, um zu reisen und um Waren zu befördern und hatten den großen Vorteil, daß das Wasser die Last übernimmt, die auf dem Land getragen oder gefahren werden muß. Daher war und ist auch noch heute der Transport auf dem Wasser besonders wirtschaftlich. Naturwege waren wenig attraktiv, sie verliefen in der Regel auf den Höhen, um den sumpfigen, siedlungsfeindlichen Talniederungen auszuweichen. Es bedurfte großer Anstrengungen von Mensch und Tier um auf den unbefestigten Wegen Waren zu transportieren. „Die Belege über die Benutzung auch sehr kleiner Flüsse zu Schiffstransporten und -reisen stammen alle aus dem frühen Mittelalter. Gegen 1000 hörte das auf. Ein Grund für die auffällige Wandlung ist die verminderte Wasserführung, die das hochmittelalterliche Klimaoptimum (900–1200 n.Chr.) mit sich

brachte.“⁸ Die kleinen Flüsse lagen alle in mehr oder weniger breiten mit Auwald bestückten Talauen. Sie haben stark mäandriert und waren weniger tief in den Talboden eingeschnitten als heute. Früher gab es auch weite versumpfte Landstriche. Deshalb war die Wasserführung ausgeglichener, weil diese Flächen selbst bei langer Trockenheit noch Wasser abgeben konnten.⁹

1992 wurde bei Dietfurt/Altmühl ein um 1939 gebauter Kahn geborgen. Es handelt sich vielleicht um das letzte vorhandene Exemplar eines Altmühlbootes von 6 m Länge, 1,5 m Breite und mit einem minimalen Tiefgang von 40 bis 50 cm. Die Unterseite ist flach ohne Kiel und besteht nur aus 5 Brettern (Seitenbretter aus Eiche, Boden aus Kiefer). Es konnte rund eine Tonne tragen. So ähnlich dürften die Boote in der Karolingerzeit gewesen sein.

Zu Tal fuhren die Schiffe mit der Strömung, zu Berge wurde dort, wo die Strömung gering war, gerudert, sonst wurde gestakt oder getreidelt. Das Treideln von Booten (also das Ziehen des Schiffes) mit Menschen- oder Ochsenkraft auf beidseitigen Leinpfaden oder Treidelwegen war schon früher üblich. Dazu waren meist Laufstege bzw. Ufersicherungen notwendig. Holzreste wurden aber nur bei Bohrung 5 gefunden. Treideln mit Pferden war in karolingischer Zeit sicher nicht gebräuchlich; man benutzte das Pferd, sofern man eines hatte, vielmehr nur als Reitpferd.¹⁰ Das Kopfjoch (Stirn- oder Nackenjoch) ist die älteste Form der Anspannung von großen Zugtieren; als solche wurden meist kastrierte Ochsen verwendet. Das damals auch übliche Brustgeschirr war ein Hindernis für die At-

mung. Erst mit der Einführung des Kummets (es war zwar schon um 800 bekannt, verbreitete sich aber erst im 11. bzw. 12. Jahrhundert) wurde die Last auf die Schultern verteilt und der Ochse als Zugtier vom Pferd verdrängt.

Nach den Ergebnissen der neuesten Forschungen darf man also davon ausgehen, daß die Entfernung zwischen der damals bereits schiffbaren Altmühl¹¹ bei Graben und der schiffbaren Schwäbischen Rezat bei Weißenburg mit mehreren Weihern und Rampen überwunden wurde (Stauschleusen oder Kammerschleusen entstanden erst um 1391). Von einer „*torlosen Weiherkette*“ kann man schon bei Josef Röder lesen.¹² Noch heute zeigt die Geländesituation zwischen den Resten des Karlsgrabens und dem besiedelten Gebiet um Weißenburg das Vorhandensein von größeren Feuchtflächen (Riedwiesen) im Tal. Dies dürften mehrere Weiher gewesen sein, deren Wasserversorgung auch über die zahlreichen seitlichen Quellbäche erfolgte. Für diese Weiherlösung spricht ebenfalls das Auffinden von bis zu 1,5 m mächtigen, tief anstehenden Torfschichten im heutigen Querschnitt des Karlsgrabens. Mehrere um 1700 entstandene Karten zeigen drei bzw. vier Weiher oder eine größere Fläche mit der Bezeichnung „*See*“ bei der Ortschaft Graben.

Sinnvoll realisierbar war nach heutiger Beurteilung nur ein Scheitelkanal. Von der Altmühl kommend fuhren die Lastkähne eine kleine Strecke in den südwestlichen Teil des Karlsgrabens ein. Ab hier mußte bis zur höchsten Stelle eine Steigung von 3 bis 5 ‰ auf etwa 1.300 m Länge durch einzelne Rampen überwunden werden. Der Höhenunterschied im Gelände beträgt hier rund 12 m. Nach ei-

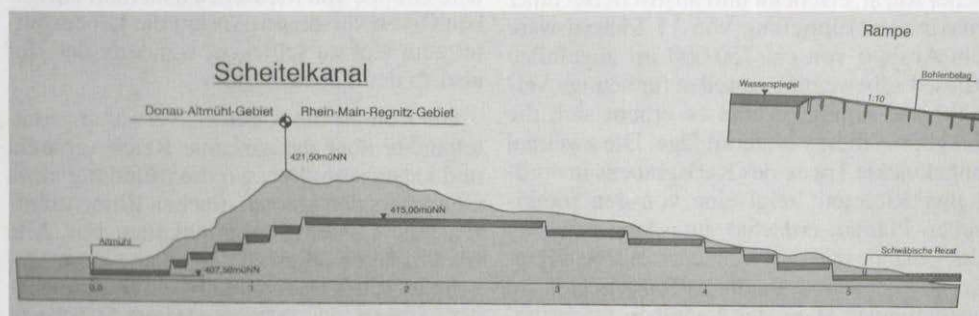


Abb. 3: Scheitelkanal mit Rampe.

Photo: Hans Trögl.

ner Scheitelhaltung von rund 1.500 m führte diese „Treppe“ flußabwärts im „*Ried*“ über eine Strecke von etwa 4 km mit ca. 3 m Breite bis nach Weißenburg. Ab dort war die Schwäbische Rezat mit etwa 5 bis 8 m Breite schon gut schiffbar. Für diese Lösung hätten rund 170.000 m³ Erde bewegt werden müssen.

Das Ziehen der Lastkähne dürfte durch quer auf den Erdrampen liegende Holzstämme, die durch von oberhalb fließendes Wasser eine glitschige und damit glattere Oberfläche erhielten, erleichtert worden sein. Eine bequeme Durchfahrt war dieses kilometerlange Schleppen aber bestimmt nicht. Mechanische Schiffshebwerke gab es in karolingischer Zeit noch nicht.

Ungeklärt erschien bisher die ausreichende Versorgung des Karlsgrabens mit Wasser. Das heutige Gerinne der Schwäbischen Rezat folgt nicht dem natürlichen Gefälle und ist künstlich neben einer Straße angelegt. Geländebeobachtungen ergaben 1998, daß die Straße auf einem älteren ca. 30 m breiten Damm verläuft.¹³ An der Basis ist er mindestens 50 bis 60 m breit und sperrt über eine Länge von etwa 400 m einen natürlichen Talkopf ab. Dadurch konnte ein 450 bis 500 m langer See (Seeäcker) aufgestaut werden. Dieser hatte bei einer Stauhöhe von einem Meter ein Fassungsvermögen von ca. 50.000 m³. Das Wasser wurde also vom Stausee mit ausreichendem Gefälle zum Scheitelpunkt des Karlsgrabens geleitet und ermöglichte einen reibungslosen Schiffahrtsbetrieb.

Der oft diskutierte sechs Kilometer lange Ableitungskanal, also eine durchgehend ebene Verbindung zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat, erscheint unrealistisch. Bei einer maximalen Eintiefung von 15 Metern wäre ein Aushub von ca. 750.000 m³ angefallen. Diese Erdbewegung ist selbst für heutige Verhältnisse sehr groß und es erhebt sich die Frage, wo dieses Material läge. Die zweimal abgknickte Trasse des Karlsgrabens in nördlicher Richtung zeigt eine von den fränkischen Planern erdachte gute Anpassung an das Gelände und den vorhandenen festen Baugrund (dichte und standfeste Tonschichten am auslaufenden Hang des Nagelberges; festgelegt in Bohrung 4).

Wer baute den Karlsgraben?

Früheste schriftliche Grundlagen weisen die Entstehung der „*Fossa Carolina*“ durch Karl den Großen (748–814) nach. Kaum eine Gestalt der Geschichte wird in den politischen Debatten über die Einheit Europas so oft beschworen wie Karl der Große. Karls Leistung erschöpft sich jedoch nicht nur darin, eine Expansionspolitik betrieben zu haben oder ein für mittelalterliche Verhältnisse außerordentlich großes Reich geschaffen zu haben, er hat vielmehr in seiner 47jährigen Herrschaft auch alles daran gesetzt, diesem Reich trotz seiner vielfältigen Zusammensetzung zu einer Einheit zu verhelfen.

Karl war nachweislich ein Reiseherrscher, der die meiste Zeit seines Lebens auf den Verkehrsadern seiner Zeit unterwegs war und dazu eine schnelle Verbindung zwischen den einzelnen Teilen seines großen Reiches brauchte. Von der fränkischen Zeit bis in das Spätmittelalter hinein war das Reisekönigtum die übliche Form der Herrschaftsausübung und diente einerseits dem besseren Überblick, gleichzeitig ermöglichte es aber auch die Kontrolle über lokale Fürsten. Das Reich wurde von wechselnden Orten aus regiert. Dies waren meist auf Krongut errichtete Pfalzen, die in erster Linie aus großen Guts-höfen bestanden, welche Verpflegung und Unterkunft für den König und sein zahlreiches Gefolge boten. Sie lagen meist in verkehrsgünstigen und fruchtbaren Gebieten, die von Königshöfen umgeben waren. Nur durch die Reisetätigkeit war es möglich, die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Hofes zu stillen, da es damals aufgrund der unzureichenden Verkehrswege noch nicht möglich war, eine größere Gruppe von Menschen dauerhaft am selben Ort zu versorgen. Anstatt die Lebensmittel zum Hof zu schicken, wanderte der Hof also zu den Lebensmitteln.

Die Königshöfe waren als Verwaltungsmittelpunkte über das gesamte Reich verstreut und entstanden dort, wo die Mündung eines Gewässers den kleinen, flachen Binnenschiffen gute Landungsmöglichkeiten bot. Alle fränkischen Königshöfe lagen an einem Verkehrsweg, der Donau und Rhein so miteinander verband, daß fast die gesamte Strecke zu Schiff befahren werden konnte. In der karo-

lingischen Zeit war das Schiff im Gegensatz zur Römerzeit das Hauptverkehrsmittel im Güter- und Personenverkehr.¹⁴ Deshalb entsprach der Abstand der einzelnen Königshöfe einer Strecke von 25 bis 30 km, dies war etwa die tägliche Treidelleistung für die Bergfahrt.

Um die Zeit von 790 lag der Schwerpunkt des Karolingerreichs noch in der Pfalz in Regensburg, wo Karl zwischen 791 und 793 residierte. Der Vorschlag, eine Verbindung von der Donau zum Rhein zu schaffen, war für ihn infolge der damaligen politischen Situation sicherlich überlegenswert. Nicht nur Kriegsvorbereitungen gegen die Awaren im Donauraum, sondern auch die Befriedung des aufässigen bayerischen Raumes waren wohl der akute Anlaß, den Vorschlag einer Wasserstraßenverbindung zu bedenken und umzusetzen. Dabei dürfen wir jedoch nicht die Erleichterung des Handels zwischen den einzelnen Reichsteilen, die zu einer beständigen Einheit zusammengeführt werden sollten, vergessen.

Der Königshof Weissenburg war im 8. Jahrhundert ein Endpunkt der damals wichtigen Schiffsverbindungen in der Regnitz-Regatz-Linie, und sein Umland war bereits in der Römerzeit ein bedeutendes und gut erschlossenes Siedlungsgebiet. Die in Weissenburg angelandeten Güter mußten hier auf Fuhrwerke umgeladen und über die Reste der alten Römerstraßen bis zur Altmühl im Raum Treuchtlingen gefahren werden, wo die Waren wieder in Schiffe verladen werden konnten. Der königliche Hofverwalter mußte nicht nur mit allen Gegebenheiten seines landwirtschaftlichen Gutsbetriebes, sondern zusätzlich mit den Verkehrsverhältnissen auf dem Wasserweg und dem Verbindungsweg über die Wasserscheide zur Altmühl aufs engste vertraut sein. Bei ihm kam also der Sachverstand zusammen, der hinsichtlich Verkehrssituation, Geländeeignung und Wasserbau nötig war, um einen Wasserweg zu konzipieren. Er war es, der mit seinen Fachleuten die Stelle der geeignetsten Verbindung zweier schiffbarer Flüsse auswählen konnte. Er konnte auch auf Fachleute des Königreiches zurückgreifen. Er war es also auch, der – aus welchem Grunde auch immer – König Karl von der Notwendigkeit des Projektes einer Verbindung zwi-

schen Rhein und Donau überzeugen konnte. Hier war also das logistische Zentrum des Projektes „fossa“.

Die Historiker streiten darüber deshalb schon seit mehr als hundert Jahren, ob der Karlsgraben aus militärischen Gründen oder zur Förderung des friedlichen Handels erstellt wurde. Karls Interesse für einen Kanalbau könnte möglicherweise auch mit dem Argument geweckt worden sein, daß diese Wasserstraße intensivere, häufigere und weitreichendere Kontakte zwischen den Menschen der beiden Flußgebiete ermöglichte und damit wesentlich einem der Hauptziele des Königs, nämlich dem Zusammenwachsen der Reichsteile an Rhein und Donau, dienlich sein könnte.¹⁵

Wann wurde der Karlsgraben gebaut und mit welchem Aufwand?

Ob der Karlsgraben schon vor 793 n.Chr. begonnen oder der Hauptanteil der Bauarbeiten erst 793 durchgeführt wurde, das mußten noch weitere intensivere Forschungen beantworten. Nachdem wir heute wissen, daß das Gewässer mindestens 3.000 m lang war, muß man meiner Meinung nach in jedem Fall von einer mehrjährigen Bauzeit ausgehen. Dies auch deshalb, weil sehr viele Menschen für eine kurze Bauphase aus dem Weissenburg-Treuchtlinger Raum nicht ernährt werden konnten.

Die *Annales Mosellani*, die *Annales Alamannici* und die *Annales Weingartenses* berichten übereinstimmend, daß der König bereits 792 die Baustelle der „fossa“ im Herbst besucht hätte. Nimmt man die Quellen wörtlich, dann muß man feststellen, daß die Arbeiten im Herbst 792 bereits im Gange waren. „*Angesichts der Quellenlage darf man wohl davon ausgehen, daß zumindest im Jahre 792 der Kanalbau befohlen und begonnen wurde.*“¹⁶ Der König benutzte dann im Herbst 793 den Kanal zur Schiffspassage von Regensburg nach Würzburg bzw. Frankfurt.

Die Bemerkung für den Zeitraum der Bauarbeiten in den nach Ansicht der Historiker erst nach dem Tode Karls geschriebenen *Einhardsannalen* „*totum autumni tempus*“, also die „ganze Herbstzeit“, führte für die Be-

rechnung der notwendigen Arbeiter zu unrealistischen Annahmen. Die Zahlenangaben von Hanns Hubert Hofmann¹⁷ mit etwa 6.000 bis 7.000 Arbeitern auf der Baustelle beziehen sich auf eine Arbeitsperiode im Herbst 793 (etwa 55 Arbeitstage) und legen die Heeresdruckschrift 316 für den Pionierdienst aller Waffen vom 11. Februar 1935 zugrunde. Unter Voraussetzung der Verpflegungsnormen des 17. und 18. Jahrhunderts für die Mannschaften der Reichsarmee berechnet er pro Tag auch einen Bedarf von 14.400 Pfund Brot, 7.200 Pfund Fleisch und etwa 10.000 Liter Bier. Merkwürdig ist, daß niemand diese zweifelhaften Feststellungen bisher ernsthaft überprüft hat. „Sie geistern noch heute alenthalben in der Literatur umher.“¹⁸

Legt man einen Aushub von 170.000 m³ zugrunde und berücksichtigt auch das Jahr 792 als Arbeitszeit, dann dürfte man auf maximal 800 Arbeiter kommen. Bei einem 8-Stunden-Tag und einer Arbeitsleistung von etwa 0,5 m³/Stunde, 20 Arbeitstagen pro Monat und einer Bauzeit von höchstens 6 Mona-

ten würden rund 400 Arbeiter benötigt. Dazu kommt noch das Hilfspersonal in etwa gleichem Umfang.

Friedrich Eigler weist in einem Aufsatz auf das Siedlungsgefüge im Umland des Weißenburger Königshofes und die Orte im Umkreis von drei Wegstunden entfernt von Graben hin: „Zur Zeit des angenommenen Kanalbaus bestanden in einem Umkreis von knapp drei Stunden Fußmarsch etwa 50 Dörfer. Nehmen wir im Durchschnitt pro Dorf etwa fünf Bauernhöfe an, ergibt dies 250 Höfe. Bei dem damaligen hohen Arbeitskräfteeinsatz hätte jeder Hof vielleicht acht Arbeitskräfte zur Baustelle entsenden können, die nach zehnstündigem Arbeitseinsatz täglich hätten zurückkehren können. Für diese 2.000 Arbeiter wäre auch das Problem der Nahrungsmittelversorgung nicht relevant gewesen. Diese Annahme scheint schlüssig, weil man bisher archäologisch noch kein Arbeitslager nachgewiesen hat. Außerdem hätte der Königshof selbst eine größere Anzahl von Arbeitern aufnehmen können.“¹⁹



Abb. 4: Ortsmitte Graben vor 1964.

Photo: Maurer.

Scheiterte das Projekt eines Kanals?

Ich behaupte, daß der Bau nicht scheiterte, sondern der Kanal vollendet wurde und eine spätere Benutzung möglich war. Spindler geht exakter darauf ein und schreibt: „*Faßt man mithin diese Quellenbestände zusammen, so ergeben sich keinerlei berechnete Zweifel daran, daß der Kanalbau nach mindestens einjähriger Bauzeit erfolgreich abgeschlossen werden konnte.*“

Warum berichten die Reichsannalen der Karolingerzeit aber von einem blamablen Ausgang des Unternehmens? Die um 800 n.Chr. entstandenen Reichsannalen haben einen unverkennbar offiziösen Charakter; man muß sie als ein Instrument der damaligen Herrscher interpretieren, um ihre Vorgehensweisen politischer als auch militärischer Natur zu rechtfertigen.

Karl der Große hatte seinem Nachfolger ein Reich hinterlassen, das von Wirren beunruhigt war und in dem Unordnung und Miß-

brauch herrschten; das Reich litt auch unter den großen Entfernungen. Selbst in der Familie herrschte schon kurz nach dem Tod innere Zwietracht. Karls Sohn Ludwig der Fromme verabscheute offen den lebensfrohen Hof zu Aachen und machte bei seinem Herrschaftsantritt 814 dem losen Treiben mit einer Palastsäuberung, politisch wiederholt 816, ein jähes Ende.

Nach dem erfolgreichen Abschluß des Unternehmens mußten Unterhaltsarbeiten die Funktion der Schifffahrtsstraße gewährleisten. Der Name des Treuchtlinger Ortsteiles Graben deutet sicher daraufhin, daß diese Siedlung im Zuge des Kanalbaues entstanden ist. Die heutigen Einwohner sind also Nachkommen der Transportunternehmer und Transportarbeiter, vielleicht auch der Kontrolleure des Schifffahrtsweges, aber auch der Unterhaltsarbeiter. Als das Wartungssystem aus bisher noch unbekannten Gründen nicht mehr einwandfrei funktionierte, verfiel die Trasse des Kanals. Das brachte natürlich Beschwer-



Abb. 5: Der Karlsgraben heute.

Photo: Hans Trögl.

den der Handelsleute mit sich, die nun wieder die Lasten des abschnittswisen Landtransportes wie in früheren Zeiten auf sich nehmen mußten. Ludwig der Fromme hatte aber kein Interesse am Kanal, da auch in seiner Regierungszeit militärische Belange keine große Rolle spielten, und kümmerte sich deshalb auch nicht um die Betriebsfähigkeit des Karlsgrabens. Sein Desinteresse mußte er aber irgendwie rechtfertigen. Hat er deshalb vielleicht die negative Darstellung des Endes des Kanalbaues veranlaßt? War dies die Reaktion des Sohnes gegen eine übermächtige Vaterfigur? Hier haben die Historiker noch einen großen Berg an Aufklärungsarbeit zu überwinden.

In den Einhardsannalen wird angemerkt, daß ungünstige Bodenverhältnisse zusammen mit starken Regenfällen den Aushub des Tages in der Nacht wieder abrutschen ließen. Spindler schreibt in seiner Veröffentlichung von 1997: „*Tatsächlich zeigt aber der Jahrringkalender des letzten Viertels des 8. Jahrhunderts für das Jahr 793 keinerlei auffällige Amplitude...*“

Die Feststellung, daß die Römer den Karlsgraben gebaut hätten, kann man guten Gewissens zurückweisen.²⁰ Sie hatten zwar eine sehr hohe Fähigkeit im Straßenbau und in der Wasserbaukunst, aber sicher kein Interesse an einem Kanal in unmittelbarer Nähe des Limes (Entfernung ca. 12 km). Im übrigen sind im Gebiet des späteren Karolingerreiches nur drei Kanalprojekte der Römer in Schriftquellen bekannt. Wohin sollte denn diese Wasserstraße an der Grenze zu den feindlichen Germanen führen?

Heute gibt es auch Publizisten, die eine sog. Chronologiekritik vertreten. Diese besagt, daß es den Zeitraum von 614 bis 911 nicht gegeben habe (Erfundenes Mittelalter). Die Geschichtswissenschaft ignoriert weitestgehend diese ziemlich haltlosen Theorien.

Der Karlsgraben war eine Schiffsverkehrsstraße

Alle Indizien weisen darauf hin, daß mit der „*Fossa Carolina*“ eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Altmühl und der Schwäbischen Rezat in der Regierungszeit Karls des

Großen in einer Bauzeit von knapp zwei Bauperioden geschaffen wurde. Spindler schreibt auch: „*Des weiteren geben die mittelalterlichen Quellen zur Frage der Benutzbarkeit des Kanals recht einheitliche und überdies unmißverständliche Auskünfte.*“ Das Projekt des Karlsgrabens ist also nicht gescheitert. Trotz dieser berechtigten Annahmen fehlt es an weiterer Aufklärung. Gerade in unserem Raum haben Archäologen und Historiker die Pflicht, endlich auch die Zeit der Karolinger intensiver zu erforschen und offen zu legen.

Anmerkungen:

- ¹ Zuständig für den Bau und Betrieb des „Fränkischen Seenlandes“.
- ² Ausstellung in der Hüttinger-Scheune, Karlsgrabenstraße 7a, Graben; geöffnet täglich außer Dienstag von 13.00 bis 17.00 Uhr.
- ³ Laufer, Otto: Neue Feststellungen über den gescheiterten Donau-Main-Kanal Karls des Großen, in: Archiv für Kulturgeschichte 1903.
- ⁴ Koch, Robert: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, in: Denkmalpflege Informationen Nr. 19/1993.
- ⁵ Die Mönchsabel von der Fossa Carolina. Nürnberg 1907.
- ⁶ Spindler, Konrad: Karlsgraben, in: Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen. Denkmäler und Fundstätten Bd. 15. 1987.
- ⁷ „*passus*“ ist das durch Spreizen der Arme gewonnene römische Längenmaß (Klafter). Die an sich falsche, aber meist übliche Wiedergabe als „*Doppelschritt*“ beruht auf der sich durch die militärische Praxis des Abschreitens (mit dem linken und dem rechten Fuß) ergebende Umrechnung: ein „*passus*“ sind fünf Fuß und damit 1,6645 m (Aus „Langenscheidts Großes Schulwörterbuch“. 1983).
- ⁸ Eckoldt, Martin: Flüsse und Kanäle. Hamburg 1998, S. 12.
- ⁹ Ders.: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter, in: Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 14. 1980.
- ¹⁰ In einem Vortrag am 25.06.1993 wies Kreisheimatpfleger Gustav Mödl darauf hin, daß nach einer Beschreibung aus dem Jahr 800 n.Chr. der Wirtschaftshof Staffelsee, zu dem 23 Bauernhöfe gehörten, nur ein Pferd, aber 26 Zugochsen besaß.

¹¹ In der Vita des hl. Sola wird die Altmühl als „*navalique mercimonio aptum*“, d.h., „für Handelsschiffe geeignet“, bezeichnet.

¹² Röder, Josef: Der Kanal Karls des Großen, in: Jahresbericht der Bayerischen Bodendenkmalpflege 1974/75.

¹³ Koch, Robert: Karlsgraben, in: Denkmäler in Bayern. Bd. V. 70/2. Stadt Weißenburg i.Bay. 2001.

¹⁴ Ellmers, Detlev: Die Verkehrssituation zwischen Obermain und Altmühl in der Zeit Karls des Großen, in: bauintern. Sonderheft 1993.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Spindler, Konrad: Der Kanalbau Karls des Großen, in: Schriftenreihe der Akademie Friesach. Bd. 4. 1997.

¹⁷ Hofmann, H. H.: Kaiser Karls Kanalbau. Sigmaringen 1969.

¹⁸ Wie Anm. 16.

¹⁹ Eigler, Friedrich: Weißenburg und sein Umland im Jahr 793, in: villa nostra 2/1993.

²⁰ Pecher, Wolf: Der Karlsgraben – wer grub ihn wirklich? Treuchtlingen 1993.

Der Landeck bei Thalmässing

von

Robert Unterburger

Thalmässing liegt am Rande des Naturparks Altmühltal und an der Grenze zum Neuen Fränkischen Seenland. Das Vorland der Südlichen Frankenalb mit zahlreichen Anhöhen und der Steilanstieg zur Hochfläche prägen das Gemeindegebiet des Marktes Thalmässing. Eingebettet zwischen Ausläufern des Juramassivs und dem Berg Landeck erstreckt sich am Lauf der Thalach der Ort Thalmässing.

Wer sich das Wappen des Marktes Thalmässing anschaut, erkennt darauf zwei charakteristische Bilder: Auf der heraldisch rechten Hälfte sieht man den brandenburgischen Adler in vereinfachter Form dargestellt. Der

silberne Turm auf der linken Seite steht auf einer Anhöhe, dem Landeck. Der Turm ist mit einer Mauer umgeben. Er stellt die Burg Landeck dar. Sie war Sitz des Landgerichts, das immer in Thalmässing getagt hat.

Wenn man das alte Wappen oder Gerichtssiegel vom Jahre 1541 mit dem heutigen Thalmässinger Wappen vergleicht, dann sieht man die Ähnlichkeit deutlich. Denn auch auf dem alten Siegel steht auf grünem Plan der silberne Turm mit den Schießscharten, und auf der rechten Seite sieht man den roten Adler des Hauses Brandenburg. Der Markt übernahm das Wappen und das Siegel. In der Literatur steht bis Anfang des 20. Jahrhunderts der halbe Adler schwarz in Gold (schwarzer Reichsadler), die Burg im silbernen Feld.

Die alten Bilder weisen uns den Weg in die Geschichte des uralten Dorfes Thalmässing und der Gegend rund um den Landeck. Vielen ist heute gar nicht mehr bewußt, daß auf dem Berg Landeck einmal eine stattliche Burg stand. Den Herren von Thalmässing gehörte das Reichslehen Landeck. Die Burg stand östlich des Ortes auf einer Höhe von etwa 500 Metern. 1372 erhielt der Nürnberger Burggraf das Reichslehen Thalmässing. Er vereinigte den Besitz mit dem Amt Stauff. Genau wie die Staufer Burg wurde auch die Burg Landeck schon im Jahre 1460 zerstört und nie wieder aufgebaut. Erhalten hat sich nur der einstige Burggraben. Am ehemaligen Burgstall stehen heute zwölf Linden als Naturdenkmal unter Naturschutz.



Abb. 1: Das Wappen von Thalmässing.