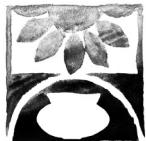


NATUR
UND
MENSCH
2020
JAHRESMITTEILUNGEN



2020 NATUR UND MENSCH



JAHRESMITTEILUNGEN
der
Naturhistorischen Gesellschaft
Nürnberg e.V.

2021

**Natur und Mensch – Jahresmitteilungen 2020
der Naturhistorischen Gesellschaft Nürnberg e.V.**

ISSN 0077-6025

Für den Inhalt der Texte
sind die jeweiligen Autoren verantwortlich

Auflage 1400

©Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.
Marientorgraben 8, 90402 Nürnberg
Telefon (0911) 22 79 70
Internet: www.nhg-nuernberg.de

Aufnahme und Verwertung in elektronischen
Medien nur mit Genehmigung des Herausgebers

Layout, Satz und Bildbearbeitung:
A.telier Petschat, Anke Petschat
Titel-/Umschlaggestaltung:
A.telier Petschat, Anke Petschat

Cover: **Yemen, Alte Kultur, Neue Konflikte;** Ausstellung des
Arabischen Haus, Nürnberg gemeinsam mit der Abteilung für
Ethnologie (Ausstellung Pandemie-bedingt von 2020 auf 2021
verschoben); Hausfassaden in Schibam/Hadramaut (Jemen);
Foto: Carmen Rommeler

Gefördert durch:



**Die Bürgermeisterin
Geschäftsbereich Kultur**

Renate Illmann

Auf den Spuren des Ludwig-Donau-Main-Kanals Eine Bestandsaufnahme nach 175 Jahren

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal, in Franken auch als der „alte Kanal“ bekannt, nimmt in seiner Eigenschaft als schiffbare Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer eine zeitliche Mittelstellung ein. Bereits im Jahr 793 hatte Karl der Große mit dem Blick auf eine Verbindung Rhein-Main-Donau eine Fahrinne zwischen Rezat und Altmühl in Angriff genommen. Diese „Fossa Carolina“ – Karlsgraben – scheiterte jedoch letztlich an der Ungunst des Geländes und der Witterung; der letzte sichtbare Rest dieses Vorhabens findet sich im Dorf Graben bei

Treuchtlingen in Gestalt eines 600 m langen Gewässers mit seitlichen Dämmen.

Nachdem zu Beginn des 19. Jahrhunderts von französischer und bayerischer Seite der Gedanke erneut aufgegriffen wurde (FKC 1801, 1806), gelang es dem bayerischen König Ludwig I., mit einer durchgängigen Wasserstraße zwischen Kelheim und Bamberg nach zehnjähriger Bauzeit das Projekt im Jahr 1846 erfolgreich zum Ende zu bringen (Abb. 1). Nach anfänglich vielversprechendem Betrieb ließ jedoch die Wirtschaftlich-

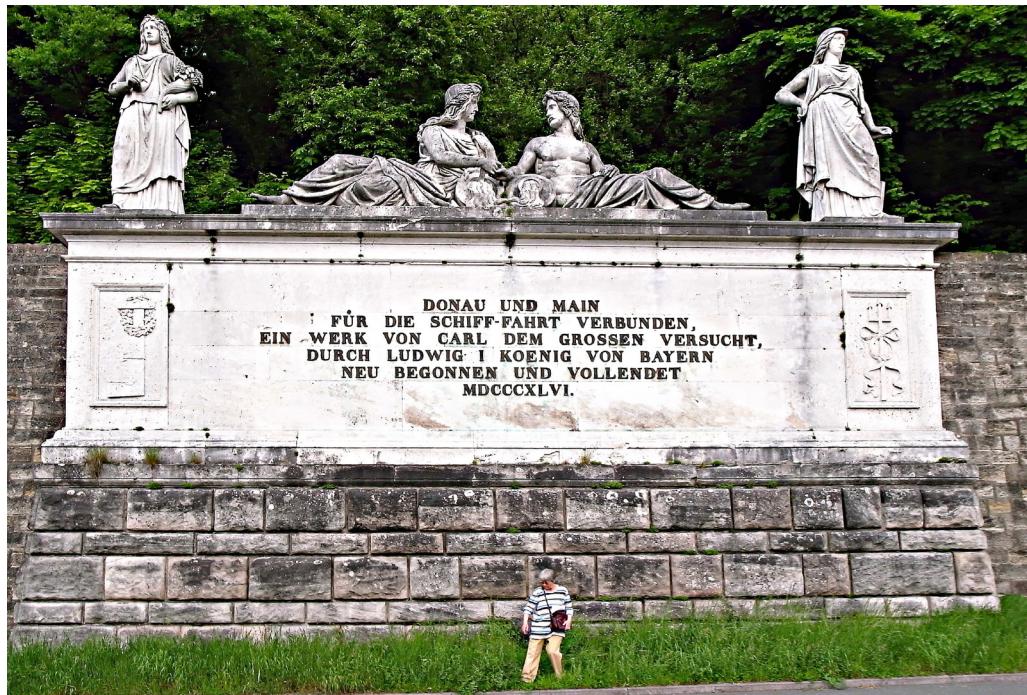


Abb. 1: Das Kanal-Denkmal in Erlangen, enthüllt bei der Kanaleröffnung am 15.7.1846. Foto: Horst Kirchhöfer

keit nach: infolge des parallelaufenden Ausbaues des Eisenbahnnetzes und der technischen Inkompatibilität der Schiffe zu den anschließenden Wasserstraßen mußte sich der Kanalbetrieb auf den lokalen Verkehr beschränken und konnte mit dem Eisenbahn-Güterfernverkehr nicht mehr konkurrieren. So kam die Kanalschifffahrt schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts weitgehend zum Erliegen; die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg führten über weite Strecken zum Trockenfallen. Obwohl die Wasserversorgung über den Kanal von den anliegenden Gemüsebauern vor allem im Knoblauchsland und im Forchheim/Bamberger Gebiet als unentbehrlich reklamiert und eine zumindest streckenweise Wiederbefüllung des Kanals gefordert wurde, führten die unabsehbaren finanziellen Risiken im Jahr 1950 zur endgültigen Auflassung (FT 1950). In der Folgezeit wurden weite Strecken mit anderen Verkehrswegen überbaut: zwischen Forchheim und Nürnberg mit dem Frankenschnellweg (A 73), bei Hirschaid und im Ottmaringer/Altmühlthal mit dem „neuen“, dem Main-Donau-Kanal.

Dessen Projektierung hatte bereits 1921 begonnen, als die Unzulänglichkeit des „alten“ deutlich wurde. Auf leicht veränderter Trasse, aber um einige Nummern größer, verbindet er wiederum Bamberg und Kelheim für die Schifffahrt. Mit Baubeginn in 1960 wurde er nach über dreißigjähriger Bauzeit 1992 auf der ganzen Länge in Betrieb genommen, nachdem die Strecke Bamberg-Nürnberg bereits seit 1972 genutzt werden konnte. Der Bau im Ottmaringer/Altmühlthal verzögerte sich erheblich wegen Einwänden der Natur- und Landschaftsschützer; war doch in 1982 gar von einer „qualifizierten Beendigung der Bauarbeiten“ die Rede (WSV 2019).

Was noch übrig ist

Die Überbauung mit Autostraßen und Main-Donau-Kanal hat den Ludwigskanal gro-



Abb. 2: a) Zustand der Schleuse 30 am 12.4.1992; b) im Jahr 2018

ßenteils ausradiert. Dank veränderter Trassenführung des neuen Kanals gegenüber dem alten blieb jedoch der Lauf südlich von Nürnberg bis in die Gegend von Beilngries/Ottmaring zunächst erhalten. Ein Teil davon wurde dankenswerterweise 1973 als Industriedenkmal ausgewiesen, so daß die Erhaltung gesichert sein sollte. Allerdings wird durch neue Straßen- und Querungsbauten vor allem südlich von Neumarkt immer wieder in den Bestand eingegriffen, was hier auch angesprochen werden soll. Andererseits betreiben die zuständigen Wasserwirtschaftsämter erheblichen Aufwand z.B. zur Restaurierung von Schleusen (Abb. 2), sowie zur allgemeinen Unterhaltung des Wasseraufwes. Die touristische Infrastruktur ist in den letzten Jahren sehr gefördert worden durch die Anlage von Infopunkten (Abb. 3). Die den Kanal begleitenden alten Treidelwe-



Abb. 3: Infopunkt am Hafen Kelheim. Auf den silhouettenförmigen Stelen sind lokal relevante Informationen aufgedruckt.

ge, die bei Radfahrern und Spaziergängern äußerst beliebt sind, werden mindestens auf einer Seite, oftmals auch beidseitig, gepflegt und unterhalten.



Abb. 4: Treidelfahrt a) mit der „Elfriede“ bei Schwarzenbach, b) mit der „Alma Viktoria“ bei Schleuse 25

Die durchgängige Wasserführung reicht von Plankstetten im Süden bis vor die Tore von Nürnberg, das sind immerhin 65 Kilometer. Hier kann man den „alten Kanal“ noch erleben, sogar vom Wasser aus: an zwei Stellen werden touristische Treidelfahrten angeboten (Abb. 4).

Aber auch außerhalb dieses Bereiches wird man noch fündig – wenn man sich aufmerksam umblickt und gutes Kartenmaterial hat. Diese Leidenschaft hat mich während der vergangenen fünf Jahre immer wieder an den Kanal gezogen, und ich möchte meine Fundstücke hier dokumentieren – auch in der Hoffnung, daß sie weiterhin erhalten bleiben.

Ein bißchen Statistik über das Kanal-Zubehör

Welcher Art sind nun diese Fundstücke? Am augenfälligsten sind wohl – neben dem Wasserlauf selbst – die **Schleusenkammern** und **Schleusenwärterhäuser**. Von den ursprünglich 100 Schleusen – 32 südlich der Scheitelhaltung, 68 nördlich – sind 65 (19/46) noch wahrnehmbar, entweder als komplette Kammern oder in Spuren. Die Wärterhäuser – in einer von Klenze konzipierten „Normausführung“, bescheiden, aber zweckmäßig, mit Satteldach – standen, geländeabhängig entweder trauf- oder giebelständig, direkt am Kanal. Es gibt noch 34 (14/20) am Originalstandort; zu einem geringen Teil mit Erweiterungen (Aufstockung, Anbauten). Manche Schleusen haben einen Übergang ans andere Ufer, ausgeführt entweder als steinerne Bogenbrücke – wenn er im Verlauf eines fahrbaren Weges lag, oder als einfacher Steg nur für Fußgänger. Diese Übergänge liegen gewöhnlich am Unterhaupt. An ihren Begrenzungspollern sind oftmals noch Schleifspuren vom Treidelseil zu sehen (Abb. 5). Wenn sich bei Frostwetter auf dem Wasser eine Eisdecke zu bilden beginnt, entstehen am Unterhaupt durch die Strömung aus der Kammer reizvolle Muster an der Eisgrenze (Abb. 6).



Abb. 5: Die Riefen an den Pollern sind Schleifspuren vom Treidelseil; hier an Schleuse 49.



Abb. 7: Alle 10km standen die großen Entfernungssäulen; hier 50km bei Berching.



Abb. 6: Aus der Schleusenkammer austretendes Wasser gefriert in fantasievollen Formen.



Abb. 8: Kleine Säulen markierten die einzelnen Kilometerabstände; hier km 77 bei Oberölsbach.

Als **Entfernungsmarken** gab es die alle 10 km aufgestellten km-Säulen (Abb. 7), in der Regel 1,80m hoch, mit eingravierter Beschriftung an drei Seiten: die zum Kanal gewandte Seite gibt die Entfernung „von Kelheim“ und „nach Bamberg“ an, die sich zur Länge des Kanals von 172km addieren; an den Seiten steht in der jeweiligen Blickrichtung die Entfernung zum nächsten Hafen. Man kann daraus schließen,

an welcher Kanalseite die Säule stand. In der Regel war dies rechts, mit Ausnahmen im unteren Altmühlthal und bei Bamberg. Zwischen diesen „großen“ Kilometersteinen standen im 1km-Abstand etwa kniehohe kleine Säulen

mit eingravierter km-Zahl (Abb. 8). Von den ursprünglich 18 „großen“ Säulen stehen noch 14 (teilweise nicht mehr am Originalstandort), von den „kleinen“ habe ich noch 22 gefunden.

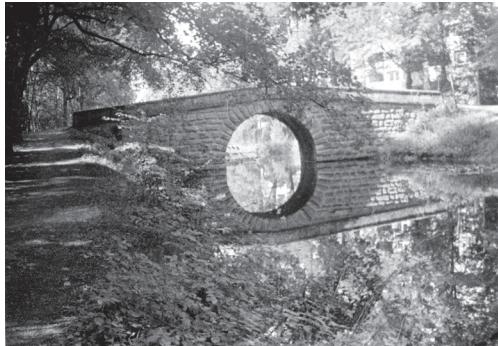


Abb. 9: Steinerne Bogenbrücke in Nbg.-Gartenstadt

Zur Überführung von Straßen und Wegen dienten **Brücken**, ausgeführt entweder als steinerne Bogenbrücken, wie eine noch in Nürnberg-Gartenstadt zu sehen ist (Kindermannstraße, Abb. 9), meist aber als „Roß-



Abb. 12: Der Hafen in Neumarkt



Abb. 10: Sogenannte „Roßbrücke“ mit hölzernem Oberbau und unten durchgeföhrten Treidelwegen



Abb. 13: Lände Rasch



Abb. 11: Die Sorger Kanalbrücke vereinigt die Eigenschaften von Bogen- und Roßbrücke.



Abb. 14: Lände Pfeifferhütte mit Schleuse 40

brücken“ mit hölzernem Oberbau (Abb. 10). Die Bezeichnung röhrt daher, daß unterhalb der Brücke die Kanalufer eingezogen waren, damit die beiderseitigen Treidelwege dort vorbeigeführt werden konnten. So sparten sich die Schiffsleute das Ausspannen der Pferde, das bei den Bogenbrücken notwendig war und zwangsläufig Zeit kostete. Eine seltene Kombination aus beiden bildet die Sorger Kanalbrücke, die den steinernen Bogen mit den hindurchgeföhrten Treidelwegen vereinigt (Abb. 11).

Zum Verladen von Gütern bestimmt waren **Anlegestellen**, wie die (großen) Häfen (Abb. 12) und (kleineren) Länden (Abb. 13, 14). An Häfen gab es 8 (Kelheim, Beilngries, Neumarkt, Nürnberg, Fürth, Er-

langen, Forchheim, Bamberg), von denen Fürth, Erlangen und Forchheim spurlos verschwunden sind, während die übrigen mehr oder minder wahrnehmbar noch vorhanden sind. An Länden sind noch 7 zu erkennen: Gösselthal, Berching, Rasch, Pfeifferhütte, Wendelstein, Worzeldorf, Bamberg-Nonnengraben. Sicher gab es noch zahlreiche weitere, die vielleicht nur aus einer Kaimauer an einer verbreiterten Fahrrinne bestanden.

Dem **Geländeausgleich** – die Haltungen mußten ja absolut eben verlaufen – dienten Einschnitte, Dämme und Brückkanäle. Standen Höhenzüge im Weg, wurden sie mit Einschnitten durchfahren, so bei Unterölsbach (Abb. 15), Dörlbach und Buchberg. Im bewegten Relief der Frankenalb waren die Ka-



Abb. 15: Der Ölsbacher Einschnitt



Abb. 16: Der Gruberbachdamm mit Bulten der Steifen Segge



Abb. 17: Mineralisch eingefärbte Sinterbildungen in einem Entwässerungsstollen



Abb. 18: Der Brückkanal bei Gösselthal

naltrasse kreuzende Täler nicht selten: Kettenbach, Gruberbach (Abb. 16), Schwarzenbach, Tiefenbach, Mühlbach (bei Burghann) wurden mit aufgeschütteten Dämmen überbrückt, wobei für die Gewässer Durchlässe angelegt wurden. Wo es die geologischen Verhältnisse erforderten, wurden Entwässerungsstollen (Abb. 17) eingebaut, so bei Ölsbach und Burghann-Schafhof. Der Taleinschnitt bei Gösselthal (Abb. 18), die Schwarzachschlucht bei Feucht, der Gauchsbach bei Gugelhammer und der Röthelheimgraben in Erlangen wurden mittels gemaueter Brückkanäle überwunden, welche zumindest in Teilen noch vorhanden sind; zahlreiche weitere sind verschwunden.

Für den **Wasserhaushalt** bestimmten waren Leitgräben, Grundablässe und Sicherheitstore. Weil die bergseitigen Haltungen durch die Schleusungen ständig Wasser verlieren, mußte Wasser aus Bächen der Umgebung abgezweigt und in höhengleichen sogenannten Leitgräben (Abb. 19) dem Kanal zugeführt werden. Der Pilsach-Leitgraben mit der ansehnlichen Länge von 5,6km mündet ins Neumarkter Hafenbecken, Hausheimer und Kettenbach-Leitgraben mit 1,7 bzw. 3,6 km Länge beschicken die Scheitelhaltung in der Nähe von Berg b/Neumarkt, der Staufer Leitgraben mündet bei Neumarkt-Hasenheide,



Abb. 19: Die der Wasserversorgung des Kanals dienenden Leitgräben erinnern an die Levadas auf Madeira.



Abb. 20: Grundablaß bei Loderbach



Abb. 21: Roßbrücke mit integriertem Sicherheitstor, Berg b/Neumarkt

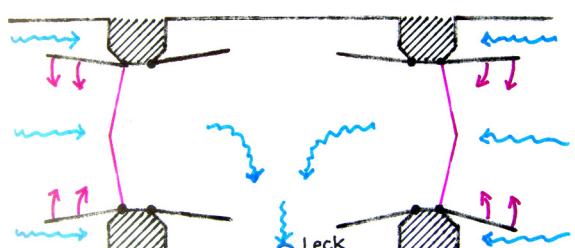


Abb. 22: Funktionsschema der Sicherheitstore: Die Torflügel (schwarz) sind an den Fundamenten (schraffiert) drehbar angeschlagen und stehen im Normalbetrieb offen. Durch die bei einer Leckage auftretende Strömung (blau) werden die Außenliegenden Torflügel zugedrückt (rot) und verhindern so das Auslaufen der benachbarten Kanalabschnitte.



Abb. 23: Drei Beispiele der das Kanalareal kennzeichnenden Grenzsteine: a) bei Pfeifferhütte, b) bei Worzeldorf, c) am Leinritt bei Bamberg

und der Gauchsbach-Leitgraben bei Röthenbach b/St. Wolfgang. Dem gegenteiligen Zweck, nämlich der Entlastung des Kanals, dienen die Grundablässe (Abb. 20), welche überschüssiges Wasser durch Überlauf ablassen bzw. mittels Schützen die Entleerung des Kanalstücks ermöglichen. Sicherheitstore (Abb. 21, 22) sind bewegliche Torflügel, die bei einer durch Leckage auftretenden Strömung selbsttätig schließen und so das Auslaufen der benachbarten Kanalstücke verhindern. In der Scheitelhaltung und in längeren schleusenlosen Strecken sind sie gewöhnlich in die Kanalseitenwände unter den Roßbrücken eingebaut, können aber auch eigene Fundamente besitzen.

Zur Abgrenzung des zum Kanal gehörigen Areals dienen eigene **Grenzsteine**, die mit den eingravierten Buchstaben „LK“ (= Ludwigs-Kanal) versehen sind. Wer geduldig die Wegränder absucht, kann noch einige entdecken (Abb. 23).

Abschnitt 1: Von Kelheim nach Berching

Entsprechend der Benennung „Donau-Main-Kanal“ erfolgte die Zählung der Streckenkilometer und Schleusen in Kelheim beginnend (während beim neuen Main-Donau-Kanal die Kilometer ab Bamberg gezählt

werden). Wenn in diesem Text von „rechts“ und „links“ die Rede ist, so bezieht sich das auf diese Blickrichtung. Die hinter Einzellementen in Klammern angegebene Zahl bedeutet die Lage in Kanal-Kilometern. Die beste Fortbewegungsmethode ist mit dem Fahrrad; die Radwege verlaufen gewöhnlich direkt am Kanal, in Einzelfällen kann man auch aufgelassene Treidelwege benutzen. Meine Betrachtungen finden deswegen immer aus der Radfahr-Perspektive statt.

Südwestlich der Kelheimer Altstadt, im Schatten des Michelsberges mit der Befreiungshalle, zweigt der Kanallauf von der Donau ab (Abb. 24), um gleich darauf den Hochwasserdamm zu durchqueren, auf dem ein Antriebsgebäude für ein Sperrtor errichtet ist (Abb. 25). Der zunächst noch sehr schmale Kanal unterquert eine Ziehbrücke (Abb. 26) und steuert auf die Schleuse 1 (0,1km) zu, welche den Zugang ins Hafenbecken gewährt. In einer kleinen Anlage rechts vor der Ziehbrücke wurde der „Kanal-Anfangsstein“ aufgestellt, mit den Angaben „172km nach Bamberg, 34km nach Regensburg, 16km nach Riedenburg“ (Abb. 27). Die Anordnung der Beschriftung deutet auf einen ursprünglichen Standort rechts vom Kanal hin.



Abb. 24: Die Kelheimer Altstadt mit dem an dem Grünzug kennlichen Anfang des Ludwigskanals: oben die Donau, in der Mitte der Hafen, unten der MD-Kanal. Foto: Rüfer 1993



Abb. 25: Passage des Ludwigskanals durch den Hochwasserdamm; Blickrichtung zur Donau



Abb. 26: Umgekehrte Blickrichtung wie Abb. 25: Die Ziehbrücke mit der Lage des „0 km“-Steins“ am rechten Rand



Abb. 27: Der Kanal-Anfangsstein („0 km“) bei der Ziehbrücke

Das Wärterhaus von Schleuse 1 (Abb. 28) fällt insofern aus dem Rahmen, als es etwas abseits liegt und als einziges ein Walmdach besitzt, während die „Standardausführung“ mit Satteldach etwas bescheidener dimensioniert und gewöhnlich direkt neben der Schleusenkammer angeordnet war. Bei der Kammer sind hier noch beide Schleusentore vorhanden.



Abb. 28: Der Kelheimer Hafen mit Schleuse 1 (Bildmitte) und dem Schleusenwärterhaus (links); Blickrichtung zur Donau

Das Hafenbecken (vgl. Abb. 3) ist komplett erhalten. Zwei Kräne auf der rechten, einer auf der linken Seite sind auf treppenförmigen Fundamenten errichtet. Diese von der Nürnberger Firma Spaeth gebauten Maschinen sind ebenfalls in Standardausführung noch an vielen Stellen des alten Kanals zu finden. Einbauten im Hafenbecken deuten darauf, daß es heutzutage für Wassersport benutzt wird.

Der Hafenausgang wird von der Querung der Hienheimer Straße überspannt, die als „Roßbrücke“ gestaltet ist. Auf etwa 300m ist der Kanal, parallel zur Kanalstraße, noch zu



Abb. 29: Kanalrest nördlich des Hafens Kelheim, Blick kanalaufwärts

verfolgen (Abb. 29), ehe er in einem Bauwerk dem neuen Kanal zugeführt wird, der ab hier



Abb. 30: Die Altmühl (unten) mit Schellneck (vorn) und Altessing, mit dem Ludwigskanal dazwischen, im Jahr 1979. Schellneck wurde 1980 aufgelassen für die Trasse des MD-Kanals.



Abb. 31: Der Ludwigskanal bei Altessing mit Schleuse 4 (unten). Links der MD-Kanal auf der ehemaligen Lokalität Schellneck. Blick kanalaufwärts

das Tal dominiert. Erst kurz vor Altessing können wir die Spur des Ludwigskanals wieder aufnehmen, und zwar in Form des hier noch auf etwa 800m erhaltenen Kanalstücks, welches zur Umgehung der bei Schellneck durch Mühlen verbauten Altmühl angelegt wurde (Abb. 30) und mit der rekonstruierten Schleuse 4 (4,5km) beginnt (Abb. 31). Das zugehörige, giebelständige Schleusenwärterhaus wird, wie fast alle noch im Altmühltal vorhandenen, vom Wasserwirtschaftsamt unterhalten und als Freizeit-



Abb. 32: Der km-Stein 5 bei Altessing

grundstück an Mitarbeiter vergeben. Ein Radweg begleitet das südliche Ufer. Kurz vor der Roßbrücke, die früher nach Schellneck führte, kann man an der Böschung zum Kanal hin den Kilometerstein 5 entdecken (Abb. 32). Die Beschriftung ist verwittert, aber die Lage definiert ihn. Im Gegensatz zu der gewöhnlichen Anordnung steht er hier links vom Kanal, so wie auch die 10km-Säule (nach Riedenburg 6km, nach Kelheim 10km) (Abb. 33) unterhalb der Kastlhänge, in direkter Nachbarschaft zur Schleuse 5 (9,9km).

Weil die neue Kanaltrasse hier einen südlicher gelegenen Altmühlbogen verschont hat, ist die komplette Anlage der Schleuse noch erhalten. Sie besteht aus einem Stauwehr in der Altmühl und einem kurzen Seitenkanal, in dem die Schleuse eingebaut ist. Diese Konstruktion mußte bei fast allen Altmühlenschleusen angewendet werden, um die nötige Wassermenge für eine Schleusung zu gewährleisten, die bei dem trügen Flußlauf sonst nicht erreicht werden konnte. Dieser Umstand wurde erst nach-

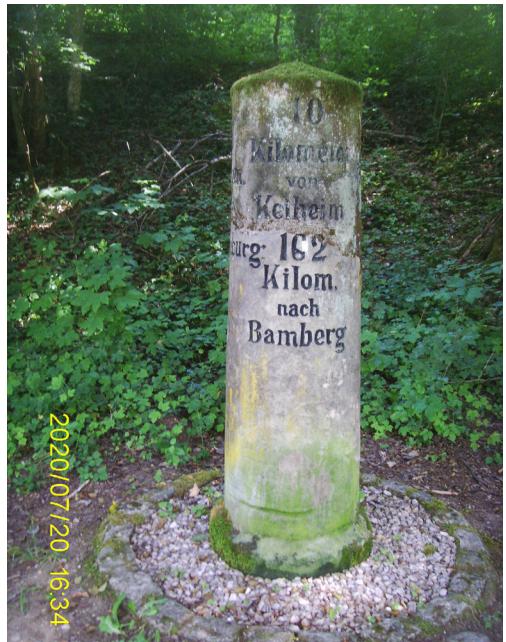


Abb. 33: Die 10km-Säule bei Pillhausen

träglich in die Planung einbezogen und trieb Kosten und Bauzeit des Ludwigskanals in die Höhe. Das Gelände zwischen Stauwehr und Schleuse ist von der Universität Regensburg als „Biotopinsel in Entwicklung“ ausgewiesen und deshalb nicht zugänglich, aber vom südlichen Radweg aus hat man einen schönen Blick auf Stauwehr und giebelständiges Haus (Abb. 34).



Abb. 34: Schleusenhaus 5 mit Stauwehr

Dieselbe Konstruktion war auch bei der unterhalb von Schloß Prunn gelegenen Schleuse 6 (11,9km) vorhanden. Die Schleuse selbst ist vom neuen Kanal verschluckt worden, aber ein Altmühlarm mit dem Stauwehr ist noch erhalten, das man vom nördlichen Radweg aus betrachten kann (Abb. 35).



Abb. 35: Das Stauwehr von Schleuse 6 bei Prunn

Erst bei Eggersberg, hinter der großen Riedenburger Talschleife, macht sich der Ludwigskanal wieder bemerkbar. Von Schleuse 10 (24,0km) sind im Verlaufe eines Altwassers nur noch die Seitenmauern der Kammer erhalten, neben dem wohlgeflegten, giebelständigen Haus (Abb. 36).

Schleuse 11 (26,7km) bei Deising wurde knapp vom neuen Kanal verschont und zeigt sich komplett mit giebelständigem Haus, Stauwehr und Schleusenkammer mit den funktionslos in ihren Aussparungen ruhenden Toren. Die Kammer hat nur noch etwas stehendes Wasser und ist ansonsten von Grünzeug überwuchert, weil kein Zufluss mehr vom parallel laufenden MD-Kanal her vorhanden ist (Abb. 37, 38).

Anders bei Schleuse 12 (29,1km) nahe Mühlbach (Abb. 39, 40). Ein Altmühlarm läuft

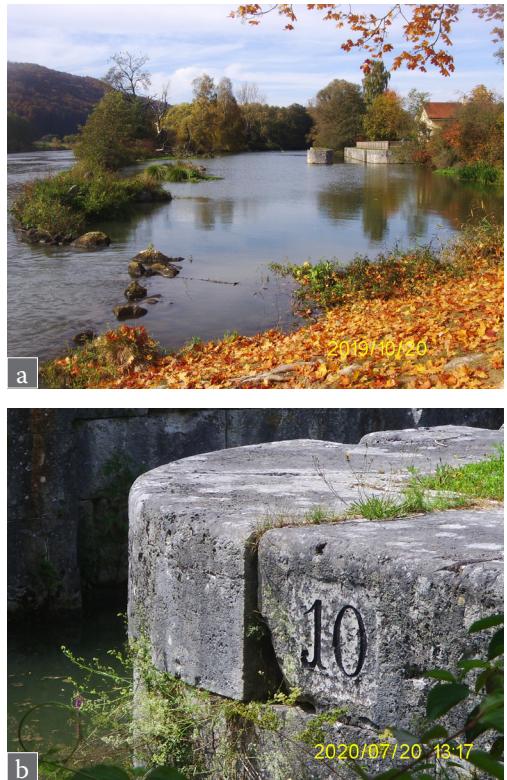


Abb. 36: a) Der Überrest von Schleuse 10 in einem Altmühl-Altwasser bei Eggersberg. b) Die Schleusennummern waren jeweils rechts der Einfahrt angebracht.

neben dem neuen Kanal her und zeigt mit Stauwehr und der Schleuse im Seitenkanal die übliche Anordnung. Die Schleusentore, wenn auch außer Betrieb, sind noch da, und über einen Steg am Oberhaupt kann man die „Insel“ zwischen den beiden Wasserläufen erreichen, die im Sommer mit Schafen bevölkert ist. Das giebelständige Haus ist reich mit Blumenkästen geschmückt, und im Hof gibt es Hühner, Tauben und Kaninchenställe.

Südlich vom Wolfsberg erspäht man in der Wiese zwischen Radweg und Altmühl-Altwasser eine Säule im Kanal-Habitus, zwar ohne Aufschrift, die aber genau am 30km-Punkt steht und somit ein Replikat sein dürfte (Abb. 41).



Abb. 37: Die Lage von Schleuse 11 direkt neben dem MD-Kanal. Unten Meihern, oben Deising. Foto: Rüfer 1993



Abb. 38: Der Überrest von Schleuse 11. V.l.n.r. Wärterhaus, Schleusenkammer, Stauwehr



Abb. 40: Schleuse 12 im Jahr 2004. Beide Tore sind noch vorhanden.



Abb. 39: Situation von Schleuse 12 bei Mühlbach, Blickrichtung Kelheim: Der Altmühlbogen, mit Stauwehr am Anfang, wird vom Schleusenkanal abgeschnitten, an dessen Ende die Schleuse eingebaut ist. Das Altwasser mündet in den MD-Kanal (oben). Foto: Rüfer 1993



Abb. 41: Die 30km-Säule bei Mühlbach. Blick kanalabwärts zur Hochfläche bei Schweinkofen

Südwestlich von Dietfurt, wo das von Töging herkommende Altmühlthal und der MD-Kanal aus dem Ottmaringer Tal zusammen treffen, erhebt sich auf dem hohen nördlichen Ufer des neuen Kanals das giebelständige Schleusenhaus 13 (32,9km), vor



Abb. 42: a) Das Schleusenhaus 13 bei Dietfurt mit der nördlichen Kammermauer. Vorn der MD-Kanal.
b) Im Gebüsch versteckt sich die wohlerhaltene Schleusennummer.



Abb. 43: Der MD-Kanal mit Schleuse Dietfurt, Blickrichtung Kelheim. Direkt oberhalb der rechts liegenden Sparbecken setzt der bogenförmig verlaufende Rest des Ludwigskanals an, mit Schleuse 14 am unteren Ende. Gegenüber vom oberen Ende liegt das Schleusenhaus 13. Foto: Rüfer 1993

dem nur noch die nördliche Schleusenmauer steht (Abb. 42). Es dient als Vereinsheim für die Sportangler Dietfurt, und üblicherweise wird dort im Juli ein „Schleusenfest 13“ gehalten, mit Festzelt, Musik und Fisch-Schmankerln. Am gegenüberliegenden Ufer setzt ein Kanalrest an, der in einem Bogen zur Schleuse Dietfurt des neuen Kanals führt (Abb. 43). An seinem Ende findet sich, beim „Geschichtdorf Alcmona“, die erhaltene Schleuse 14 (34,0km) mit giebelständigem schmucken Haus (Abb. 44). Die Kammer hat keine Schleusentore mehr, sondern ist ausgebaut wie die meisten der noch wasserführenden Schleusen im südlichen Bereich: offener Auslauf am Unterhaupt und eine Überfallmauer am Oberhaupt (Abb. 45).

Es folgt nun das weitgehend „ausgeräumte“ Ottmaringer Tal, wo der MD-Kanal weit in



Abb. 44: Schleuse 14 mit Wärterhaus. Im dahinterliegenden Gelände beginnen mit dem „Geschichtsdorf Alcmona“ die Einrichtungen des Archäologieparks Altmühlthal, die sich bis Kelheim erstrecken.



Abb. 45: Überfallmauer am Schleusenoberhaupt 14, mit dem Zahnstangenantrieb für ein Schütz



Abb. 46: Am 12. Juli 1986 führte eine botanische Exkursion der NHG ins Ottmaringer Tal mit Vera Boser und Hermann Schmidt auch an die damals noch vorhandene Schleuse 19 – heute im MD-Kanal versunken.

die Talsohle eingetieft ist, was daran liegt, daß er zwischen den Schleusen Berching und Dietfurt in gleichbleibender Höhenlage verläuft, während der alte Kanal auf dieser Strecke acht Schleusen – Nr. 22 bis 15 - zu bewältigen hatte (Abb. 46), da er ab Berching nicht, wie der neue, in der Tiefenlinie des Sulztals, sondern an dessen östlichem Hang geführt wurde.

So kommt es, daß die Spur vom Ludwigs-kanal erst wieder in Höhe der Schleuse 21 (37,3km) aufzunehmen ist. Die Ebene des



Abb. 47: Zwischen Beilngries und Ottmaring ist der MD-Kanal tief ins ehemalige Tal eingegraben, Blickrichtung Kelheim. Am linken Bildrand die Ebene des Ludwigskanals bei Schleuse 22.

alten Kanals liegt hier hoch über dem neuen Tal (Abb. 47). In der grasbewachsenen Fläche sind einige Mauerreste zu erkennen, die möglicherweise zur Schleuse gehört haben, aber nicht sicher zu deuten sind (Abb. 48). Kurz nach dieser Stelle deutet sich der alte Kanallauf (Abb. 49a) durch eine gestrüppüberwucherte Senke an, die bei einer Roßbrücke (38,0km) von Bewuchs frei wird und nun deutlich die alte Trasse erkennen läßt (Abb. 49b). Sie stößt nach kurzer Zeit auf die erhaltene Schleusenkammer 22 (38,2km), die am Unterhaupt von einem Steg überspannt wird (Abb. 50a). Der trockenliegende Innenraum ist weitgehend von Bewuchs freigehal-

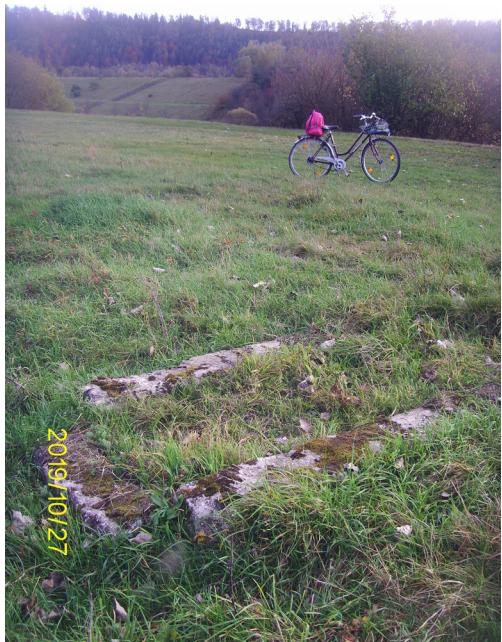


Abb. 48: Mauerreste an der Stelle der ehemaligen Schleuse 21

ten, die Überfallmauer am Oberhaupt noch mit einem Schütz versehen (Abb. 50b). An vielen der Kanalreste in diesem südlichen Bereich sind in neuerer Zeit Erläuterungstafeln angebracht worden; so auch hier.

Nachdem der Betriebsweg die alte Trasse gekreuzt hat, ist sie im weiteren Verlauf noch durch eine schwache Einmuldung auf der Hangkante über dem neuen Kanal weiter zu verfolgen (Abb. 51; vgl. auch Abb. 49a). Auf Höhe der Pforte zum Golfplatz Beilngries biegt sie nach WNW in Waldgelände ab und wird wieder sichtbarer, wenn auch mit Kraut verwachsen (Abb. 52). Eine gemauerte Nische im südlichen Ufer mit zwei Schützen stellt einen Grundablaß dar. Bei einer Roßbrücke (39,4km) – ich nenne sie die östliche – wird das Kanalbett wieder deutlich sichtbar und ist bis zum Beilngrieser Hafen auf einem schönen Wanderweg entlang des südlichen Ufers zu verfolgen, wobei eine weitere Roßbrücke (40,4km), die westliche, passiert wird



Abb. 49: a) Ein Kanalrest auf dem hohen Ufer des MD-Kanals zwischen Ottmaring und Beilngries, Blickrichtung kanalaufwärts. Die Schleuse 21 am unteren Ende des Kanalstücks ist bereits verschwunden; die Brücke im weiteren Verlauf ist noch vorhanden, und Schleuse 22 liegt vor der Biegung des Betriebsweges. Dahinter ist noch schwach die Fortsetzung der Ludwigskanal-Trasse zu erkennen (vgl. Abb. 51). Foto: Rüfer 1993

Abb. 49: b) Die Brücke in der Mitte des Kanalstücks von 49a, Blick kanalabwärts, wo das Kanalbett jetzt zugewachsen ist.

(Abb. 53). Zwischen diesen beiden läge der Kanal-km 40 – aber ob die Säule dazu noch vorhanden ist, lässt sich nicht feststellen, da



Abb. 51: Oberhalb von Schleuse 22 ist die alte Kanaltrasse durch eine Einmuldung entlang der Hangkante zu verfolgen; im Talgrund der MD-Kanal, Blickrichtung Kelheim.

Abb. 52: Die alte Kanaltrasse läuft in Richtung Beilngries auf die östliche Roßbrücke zu.



Abb. 53: Die westliche Roßbrücke bei Beilngries



Abb. 54: Sicherheitstor-Fundamente vor dem Hafen Beilngries



Abb. 55: a) Hafen Beilngries mit Spaeth-Kran und Hafenmeisterhaus; b) Der „Herkunftsachweis“ am Kran – Technik zum Anfassen



Abb. 56: Der Gösselthal-Brückkanal (vgl. Abb. 18)

das Kanalbett einschließlich des rechten Dreieckweges – wo sie zu vermuten wäre – mit un durchdringlichem Gestrüpp zugewachsen ist!

Die Kanaltrasse biegt nun nach Norden um und erreicht bei km 41,3 den Hafen Beilngries. Unmittelbar davor sind noch die Fundamente eines Sicherheitstores erhalten (Abb. 54). Vom trockenliegenden Hafenbecken ist noch die westliche Kaimauer zu sehen; ein Spaeth-Kran steht am Ufer, und das Hafenmeisterhaus – zeitweise Wirtschafts- haus - und ein Lagerschuppen ergänzen das Gelände (Abb. 55). Weiter hinten ist

ein Lagerplatz für alte Kanalbausteine, die das Rohmaterial für die Künstlerkolonie an Schleuse 25 liefern.



Abb. 57: Wiedereinsatz des „nassen“ Kanals bei Plankstetten



Abb. 58: Beim Rückblick auf den Beginn der Wasserführung erkennt man am Schilfbesatz den Verlauf der alten Trasse.

Auf der Westseite begleitet nun die B299 den alten Kanal bis Pollanten, südlich von Berching streckenweise auf die Ostseite wechselnd. Bei km 42,3 wird das von Oberndorf herabziehende Tal durch einen Brückkanal überwunden (Abb. 56); unmittelbar vorher deutet eine Verbreiterung des Kanalbetts die Lände Gösselthal an.

Auf dem folgenden Kilometer ist die direkt neben der Bundesstraße herlaufende Kanaltrasse durch den reichen Schilfbewuchs wahrnehmbar; kurz vor Plankstetten setzt dann bei einer Roßbrücke die Wasserführung ein (Abb. 57,58). Danach sind die Fundamente eines Sicherheitstores zu sehen, von denen mehrere auf der fast 10km langen schleusenlosen Strecke zwischen Nummer 22 und 23 eingebaut wurden.

Östlich von Plankstetten mußte der Kanallauf wegen Neutrassierung der Bundesstraße (1995 laut einer Brückeninschrift) verlegt werden und wird von dieser jetzt mit zwei neuen Brücken überspannt (Abb. 59). Etwa 1,5km weiter nördlich wurde für die Straße nach Wallnsdorf der Kanal durch einen Damm unterbrochen; unmittelbar daneben sind noch die Fundamente der Roßbrücke zu sehen, welche ehemals die Querung bewerkstelligte (Abb. 60). Eine ähnliche Konstellation findet sich bei Pollanten, wo anstelle der ehemaligen Roßbrücke (Abb. 61) zunächst eine Straßenbrücke den Kanal querte, an deren Stelle neuerdings aber ein völlig überdimensionierter Straßendamm die Durchgängigkeit des Wasserweges und damit auch die hier durchgeföhrten Treidelfahrten blockiert.

Bei Schleuse 23 (47,9km) erreicht der Kanal die südliche Ortsgrenze von Berching . Mit der Überfallmauer am Oberhaupt und einem Steg über das offene Unterhaupt ist die Schleusenkammer in der hier verbreiteten reduzierten Form erhalten; das Wärterhaus fiel der direkt nebenan verlaufenden Bundesstraße zum Opfer.



Abb. 59: Durch Neutrassierung der B299 bedingte Kanalverlegung bei Plankstetten, Blick kanalaufwärts



Abb. 60: Der Einzug der Kanalufer kennzeichnet den Standort der früheren Roßbrücke, die nun durch den Straßendamm nach Wallnsdorf im Hintergrund ersetzt ist. Blick kanalabwärts



Abb. 61: Kanal bei Pollanten mit Standort einer früheren Roßbrücke; gesehen vom neuen gigantischen Straßendamm nach Süden

Am nördlichen Ortsende, beim alten Bahnhof, sieht man noch die Lände Berching (Abb. 62)



Abb. 62: Lände Berching



Abb. 63: Schleuse 24 Berching-Nord; am Oberhaupt liegt die „Alma Viktoria“.



Abb. 64: Die 50km-Säule bei Berching
(vgl. auch Abb. 7)

Abschnitt 2: Von Berching nach Nürnberg
Die Kanalstrecke zwischen Berching und Nürnberg – durchgehend durch Radwege erschlossen – ist in der einschlägigen Literatur eingehend behandelt (SCHNABEL/KELLER 2009) und soll deswegen hier nur kurorisch in den weniger bekannten Einzelheiten vorgestellt werden.

Die Schleusen 24 bis 74 auf dieser Strecke werden nur in tabellarischer Form charakterisiert, nach dem folgenden Schema:

Schleusen-Nr. / Kanal-km / Wärterhaus vorhanden (G=giebelständig, T=traufständig, R/L rechts/links vom Kanal) / Einrichtung Unterhaupt (T=Tor, Ü=Überfallmauer, St=Steg, Br=Brücke) / Einrichtung Oberhaupt (entsprechend) / Bemerkung.

Nr.	km	G,T/R,L	T,Ü,St,Br	T,Ü,St,Br	Bemerkung
24	49,2	G / R	T, St	T	Nutzung als Vereinsheim
25	55,2	T / R	T, St	T	Nutzung als „Repair-Café“, Künstlerkolonie
26	56,5	T / L	T, Br	T	wird z. Zt. (2020) saniert
27	56,9	-	Ü	Ü	
28	57,2	-	Ü, Br	Ü	Antonius-Kapelle
29	57,6	T / L	Ü, St	Ü	Haus unbewohnt
30	59,6	G / R	T, Br	T	„Café zur Ludwigslust“
31	60,6	-		Ü	Wiederherstellung im Gange
32	61,8	T / L	T, St	T	Beginn der Scheitelhaltung

Hinter der Schleuse 24, am nördlichen Ortsrand von Berching gelegen (Abb. 63), entfernt sich der Radweg in einem Bogen nach Osten auf eine kurze Strecke vom Kanal; hält man sich aber auf dem Treidelweg, so trifft man bald auf die vorzüglich erhaltene, wunderschöne 50km-Säule (nach Beilngries 8km, nach Neumarkt 19km) (Abb. 64; vgl. auch Abb. 7). Sie ist auch von der Bundesstraße aus zu sehen, wenn man die Stelle weiß und das Schilf nicht zu hoch ist!



Abb. 65: Sicherheitstor-Fundament bei Rappersdorf.
Der helle Streifen markiert den abgesunkenen
Wasserstand infolge eines Lecks bei der oberhalb
liegenden Schleuse 26.



Abb. 66: km-Stein 53 bei Pollanten

Auf der 6km langen schleusenlosen Strecke zwischen 24 und 25 findet sich bei Rappersdorf nochmals ein Sicherheitstor-Fundament (Abb. 65). Bei Wegscheid wechselt die

B299 auf die rechte und der Radweg auf die linke Kanalseite. Es empfiehlt sich, bei der übernächsten Querung auf Höhe von Pollanten auf den Treidelweg nach rechts zurückzukehren, um den km-Stein 53 anzutreffen (Abb. 66). Er ist allerdings ziemlich verwittert und keine Inschrift zu erkennen. Kurz danach ist man genötigt, auf die Bundesstraße und den früher angesprochenen monströsen Straßendamm zu wechseln, der zwar einen guten Überblick nach Süden bietet (vgl. Abb. 61), aber im Rahmen der hier ausgeführten Straßenbauorgien für die Landschaft ein paar Nummern zu groß ist.



Abb. 67: km-Stein 54 bei
Pollanten-Reismühle

Auf ziemlich umständliche und kurvenreiche Weise erreicht man wieder den rechten Kanalseitenweg, wo bald der km-Stein 54, mit lesbarer Inschrift, auftaucht (Abb. 67). Nach einer schönen Waldstrecke folgt die Schleuse 25 (Abb. 68; vgl. auch Abb. 4b). Im renovierten Wärterhaus tagt mittwochs ein „Repair-Café“. Diese sinnvolle Einrichtung bietet die Möglichkeit, sich mit nachbarschaftlicher Hilfe von Fachleuten ans Reparieren vom Handel aufgegebener Gegenstände zu wagen und sie so vor dem Schrottplatz zu retten – durchaus im Sinne der Nachhaltigkeit.



Abb. 68: Schleuse 25 bei Mühlhausen. In der Kammer liegt die „Alma Viktoria“ (vgl. auch Abb. 4b).



Abb. 70: km-Stein 56 bei Mühlhausen, mit Kunstwerk (rechts) und neuem Straßendamm (links)



Abb. 69: Ein Kunstwerk aus dem Schleuse 25-Symposium – corona-gerecht maskiert im Sommer 2020



Abb. 71: Der leergelaufene Kanal zwischen Schleuse 27 und 26 im August 2020

Außerdem findet bei dieser Schleuse im Turnus von einigen Jahren ein „Bildhauer-Symposium“ statt, bei dem die Künstler aus alten Kanal-Bausteinen Kunstwerke erschaffen – die am Weiterweg nach Norden zahlreich ausgestellt sind (Abb. 69). Von Schleuse 25 starten auch touristische Treidelfahrten mit der „Alma Viktoria“ inklusive Schleusung, indem das Schiff zunächst abgelassen, dann etwas über 1km Richtung Süden getreidelt wird, bis es vor dem Straßendamm umkehren muß und zum Aussteigen wieder hochgeschleust wird (vgl. auch Abb. 4b). Ein durchaus anregendes Erlebnis!

Vorbei an den Kunstwerken aus der Schleuse 25, trifft man am südlichen Ortsanfang von Mühlhausen den etwas verwitterten km-Stein 56 an (Abb. 70) und kurz danach die Schleuse 26. Zwischen ihr und der nahen Schleuse 27 lief der Kanal im Sommer 2020 aus unbekannter Ursache aus (Abb. 71), und die Mitglieder des Fischereivereins Neumarkt konnten nur mit knapper Not ihre Fische retten!

Aufs nördliche Ortsende zu muß man den etwas abseits vom Radweg gelegenen km-Stein 57 suchen, wird aber von einem gut erhaltenen Exemplar überrascht (Abb. 72). Bei Schleuse 28 steht die kleine Antonius-Kapell-



Abb. 72: km-Stein 57 bei Wappersdorf-Siedlung



Abb. 73: Der Kanal zwischen Schleuse 28 und 29 mit der neuen Straßenbrücke dazwischen



Abb. 74: Schleuse 29 bei Wappersdorf

le, bei der man eine besinnliche Rast einlegen kann, und nach einer neuen Straßenbrücke, für die man „nur“ den halben Kanal zugeschüttet hat (Abb. 73), folgt Schleuse 29, deren Haus offenbar unbewohnt und nicht im besten Zustand ist (Abb. 74).



Abb. 75: km-Stein 58 bei Wangen

Auf eine kurze Strecke wird der Kanal nun noch von einer Obstbaumallee gesäumt, bis er nach Querung der Straße Braunmühle-Wappersdorf wieder in Waldgelände eintritt. Hinter dem Straßendamm versteckt sich der wohlerhaltene km-Stein 58 (Abb. 75), und



Abb. 76: km-Stein 59 bei Greißelbach



Abb. 78: Die schön restaurierte Schleuse 30 bei Greißelbach (vgl. auch Abb. 2).

auch Nr. 59 kann man auf dem grasbewachsenen Seitenweg antreffen (Abb. 76). In unmittelbarer Nähe fließen zwei von Osten herkommende Bäche zusammen und unterqueren in einem Durchlaß den Kanal (Abb. 77). Schleuse 30 zeigt sich mit schmuckem Haus, in dem ein „Café zur Ludwigslust“ eingerichtet ist, und neu eingebauten Toren (Abb. 78; vgl. auch Abb. 2).

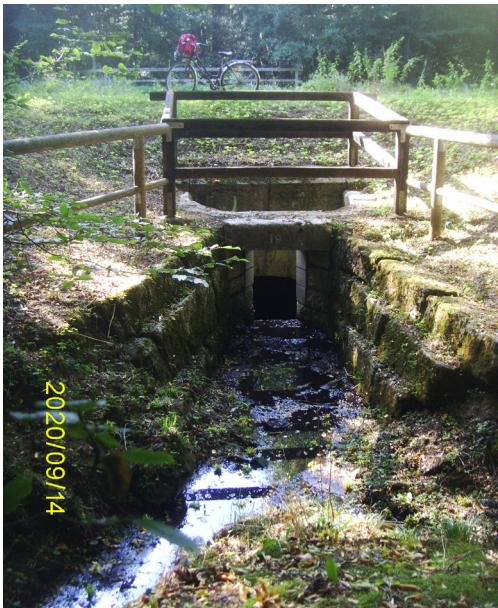


Abb. 77: Zwei Bäche von Osten kommend unterqueren den Kanal bei km 59.



Abb. 79: Verlegung des Wasserlaufes infolge neuer Straßenbauten am Bögl-Gelände bei Schlierferhaide



Abb. 80: Die 60 km-Säule bei Greißelbach



Abb. 81: Die freigelegte Schleusenkammer 31 bei Schlierferhaide

Der Kanal nähert sich nun dem Industriegelände der Fa. Bögl, wo er infolge umfangreicher Straßenbauten verlegt werden mußte (Abb. 79). Vorher zeigt eine Säule aber noch den Kilometer 60 an (nach Beilngries 18km, nach Neumarkt 9km) (Abb. 80). Die Schleuse 31 im Firmengelände war völlig überbaut, wurde aber in den letzten Jahren schon zum Teil freigelegt, und es gibt Hoffnung auf völlige Wiederherstellung (Abb. 81). Der Kanal läuft seit der Straßenbrücke nach Greißelbach (59,9km) auf fast 2km Länge am links liegenden Bögl-Firmengelände entlang, und so begegnet man unterwegs auch noch dem 61km-Stein (Abb. 82). Die Nebenbahn-Station Schlierferhaide kennzeichnet das nördliche Ende des Industriegeländes, bei dem mit



Abb. 83: Mit Schleuse 32 beginnt die 24 km lange Scheitelhaltung des Ludwigskanals.

Schleuse 32 nun die 24km lange Scheitelhaltung des Kanals einsetzt (Abb. 83). Nach kurzer Zeit kann man auf der rechten Seite des Radweges den etwas die Böschung hinabgerutschten km-Stein 62 erkennen (Abb. 84).



Abb. 84: km-Stein 62 bei Sengenthal



Abb. 82: km-Stein 61 bei Schlierferhaide

Auf der Höhe von Sengenthal taucht der Kanal nun ins stille Waldgelände des Buchberger Einschnitts ein, der auf 5km Länge schnurgerade nach Norden bis ins Weichbild von Neumarkt führt. Die Einfahrt zum Zeltplatz bei der Ölkuhen-/Seitzermühle wird beidseitig von LK-Steinen markiert, von denen einer ausgegraben im Gras liegt (Abb. 85, 86). Hinter dem Damm der von Buchberg kommenden Straße kann man an einer Schützanlage solide Technik bewundern (Abb. 87). Vor der Brücke ins Neumarkter



Abb. 85: Beschauliche Rast am Kanal bei Buchberg



Abb. 88: Einmündung des Staufer Leitgrabens



Abb. 86: Kanal-Grenzstein beim Zeltplatz Ölkuchenmühle



Abb. 89: Mineralische Ablagerungen aus dem Hang-Sickerwasser im Buchberger Einschnitt



Abb. 87: Schützanlage am Straßendamm Buchberg-Sengenthal, Blickrichtung Neumarkt

Industriegebiet mündet von Westen her der Staufer Leitgraben ein (Abb. 88). Nach weiteren 2km, wo sich durch Sickerwasser aus dem Hang im Gerinne neben dem Weg feuerrote Ablagerungen gebildet haben (Abb. 89), tritt der Kanal ins Stadtgebiet von Neumarkt ein und wird hier durch zahlreiche kreuzende Verkehrswege zerstückelt. An der Mistelbacher Allee, zwischen Bahndamm und Steg



Abb. 90: Kanal-Teilstück entlang der Mistelbacher Allee (rechts) in Neumarkt, gesehen vom Bahndamm aus



Abb. 91: km-Stein 68 an der Mistelbacher Allee in Neumarkt

über die Stadtautobahn, führt km-Stein 68 ein unbeachtetes Dasein, gibt sich aber durch die gut erhaltene Inschrift zu erkennen (Abb. 90, 91).

Durch den Parc d'Issoire gelangt man bald zum Hafen (68,6km) (vgl. Abb. 12), in des-



Abb. 92: Mündung des Pilsach-Leitgrabens ins Neumarkter Hafenbecken

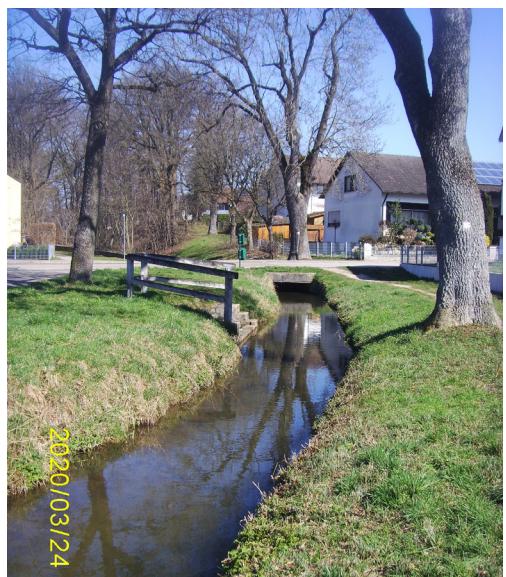


Abb. 93: Pilsach-Leitgraben bei Labersricht



Abb. 94: Der Pilsach-Leitgraben in den Feldern unterhalb Wolfstein

sen Nordostecke der Pilsach-Leitgraben einmündet (Abb. 92). Dieser zieht sich, teils unterirdisch geführt, aber auf weite Strecken offen, nach Nordosten durchs Stadtgebiet bis Labersricht (Abb. 93), dann durch offenes Gelände (Abb. 94) mit Blick auf Wolfstein, bis er nach 5,6km das in der Pilsach nahe dem Einlauf des Ischhofener Baches errichtete Abzweiggebäude erreicht (Abb. 95).



Abb. 95: Abzweiggebäude des Pilsach-Leitgrabens



Abb. 96: km-Stein 69 in Neumarkt

Hinter der Hafenbrücke entfließt der Kanal dem städtischen Eingewängtsein, passiert den km-Stein 69 (Abb. 96), durchmisst das ehemalige Gartenschaugelände und wird schließlich von der 70km-Säule (nach Neumarkt 1km, nach Nürnberg 43km) (Abb. 97) aus dem Siedlungsgebiet entlassen, um sich



Abb. 97: Die 70 km-Säule bei Holzheim

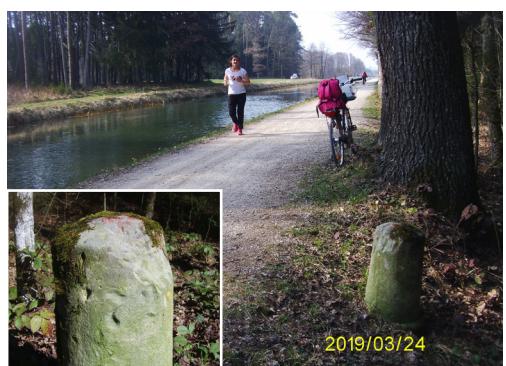


Abb. 98: km-Stein 72 bei Loderbach

durch den Wald unterhalb der Heinzburg in Richtung Berg b/Neumarkt zu begeben. Kurz hinter dem 72km-Stein (Abb. 98) beginnt die Installation „Kunst am Kanal“, die bis zum Beginn des Ölsbacher Einschnitts (79km) zahlreiche Schöpfungen moderner Auffassung präsentiert, mit Namen wie „Kraftfeld“, „Stapelung“, „Himmelsleiter“, „Schiff-Bar“ (Abb. 99). Aber auch Original-Kanal-Zubehör findet man auf diesem Abschnitt, wie die km-Steine 74, 77 (vgl. Abb. 8), 78 (Abb. 100), 79; den Kettenbach- und Gruberbachdamm mit den gleichnamigen Durchlässen



Abb. 99: Kunsthafen Berg bei Neumarkt: Die „Schiff-Bar“. Am gegenüberliegenden Ufer zeigt sich km-Stein 74.



Abb. 100: km-Stein 78 bei Unterölsbach. Der Treidelweg ist Tummelplatz für Hunde, Fußgänger, Radfahrer, Reiter...

(Abb. 101, 102), sowie die Einmündungen von Hausheimer- und Kettenbach-Leitgraben (Abb. 105), der erstere nach 1,7km vom Hausheimer Bach (Abb. 103), der letztere nach 3,6km vom Kettenbach abgezweigt (Abb. 104). Bei Meilenhofen hat die Gemeinde Berg am Kanal eine Freizeitanlage mit Badestelle und Stockschießbahn eingerichtet (Abb. 106, 107).

Direkt hinter dem Ölsbacher Einschnitt (vgl. Abb. 15) verlässt der Kanal die Oberpfalz zu gunsten Mittelfrankens, passiert die 80km-Säule (nach Neumarkt 11km, nach Nürnberg 33km) (Abb. 108), die Lände Rasch (vgl. Abb. 13), gibt nach dem km-Stein 81 (Abb. 109) nochmals ein 500m langes Gastspiel in der

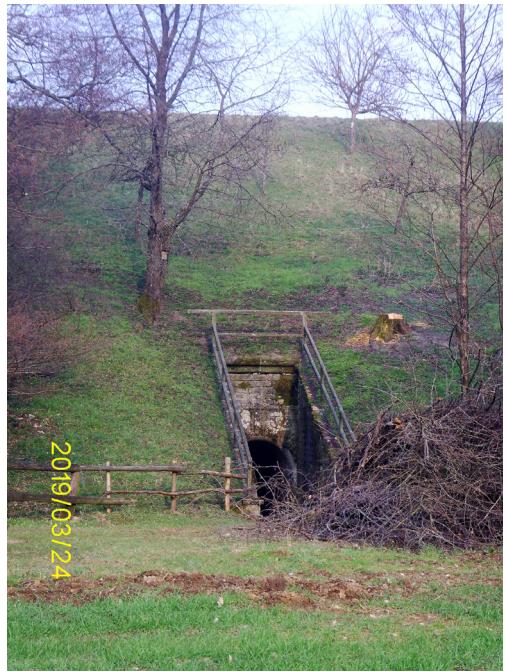


Abb. 101: Am Westportal des Kettenbach-Durchlasses ist die imponierende Dammhöhe zu erkennen.



Abb. 102: Westportal des Gruberbach-Durchlasses, 2005 restauriert



2020/04/06

Abb. 103: Abzweiggebäude Schützenhaus des Hausheimer Leitgrabens in Hausheim. Links der Hausheimer Bach; nach rechts wird der Leitgraben abgeführt.



2020/03/24

Abb. 104: Abzweiggebäude des Kettenbach-Leitgrabens (vorn); der Kettenbach quert im Hintergrund.



Abb. 106: Kanal bei Meilenhofen, Blick nach Norden, mit Badestelle



Abb. 107: Die Rentner von Berg b/Neumarkt vergnügen sich am Kanal mit Stocksschießen.



2018/10/16

Abb. 105: Mündung des Kettenbach-Leitgrabens bei Oberölsbach. Im Hintergrund ein Werk zum «Kunstpfad»



Abb. 108: Die 80 km-Säule bei Rasch



Abb. 109: km-Stein 81 bei Rasch/Gspannberg



Abb. 110: Der sanierte Hang des Dörlbacher Einschnitts mit dem Radweg oben und dem wiederhergestellten Treidelweg unten



Abb. 111: Der abgerutschte Hang im Dörlbacher Einschnitt am 17. Mai 2008

Oberpfalz, um dann in den Dörlbacher Einschnitt einzutreten (Abb. 110). Diese fast 1km lange Durchfahrt einer Anhöhe im Schwarzen Jura (Amaltheenton, Posidonienschiefen) war nicht nur in der Bauzeit aufwendig, sondern bereitete auch in jüngerer Zeit Probleme, als seit 2004 der nördliche, auf Amaltheenton ruhende, sehr steil ausgeführte Hang ins Rutschen kam und den Treidelpfad verlegte (Abb. 111). Ab 2009 wurde die Sanierung in Angriff genommen, die bis heute andauert. Die hier aufgeschlossenen Liasschichten lieferten aber auch reiche Fossilfunde, so z.B. einen 1,60m langen Saurierschädel. Im südlichen Hang finden sich zwei kleine, wasserführende Höhlen in Posidonienschiefen.



Abb. 112: Nordportal des Tiefenbach-Durchlasses mit dem hier 22m hohen Distellach-Damm im Hintergrund

Im nachfolgenden Schwarzenbach (83,9km) ist das Schiff „Elfriede“ stationiert, mit dem während des Sommers Treidelfahrten bis zum Dörlbacher Einschnitt durchgeführt werden (vgl. Abb. 4a). Zur Überwindung des

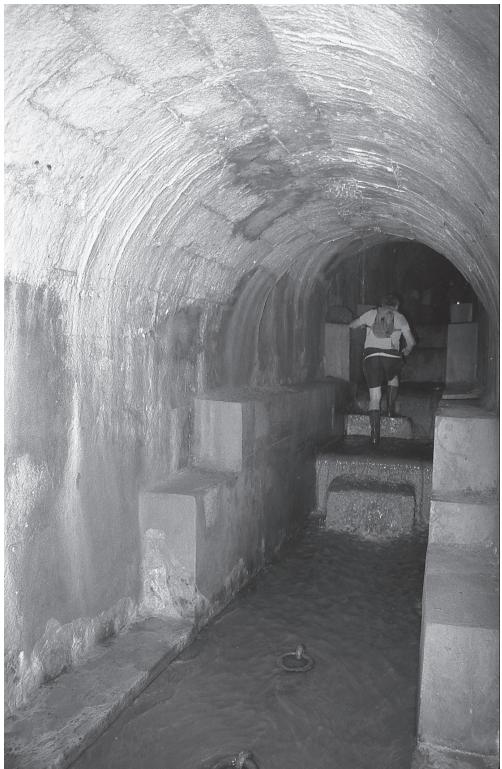


Abb. 113: Innenausbau des Tiefenbach-Durchlasses

zur Schwarzach strebenden Tiefenbach-Tals mußte der gewaltige, über 20m hohe Distellochdamm angelegt werden, der schon in der Bauzeit erhebliche Probleme bereitete. Er wird von zwei Durchlässen durchfahren und außerdem durch zwei Entwässerungsstollen



Abb. 115: Mit Schleuse 33 bei Burgthann endet die Scheitelhaltung.

drainiert. Der Tiefenbach-Durchlaß beeindruckt mit seinem stufenförmigen Ausbau (Abb. 112, 113); für den ablaufenden Bach wurde wegen Stabilisierung des Dammfußes ein Absturzbauwerk errichtet (Abb. 114). Der Damm ist außerdem am Anfang und Ende mit Sicherheitstoren versehen. Nach Unterquerung des Straßendamms Schafhof-Oberferrieden kommt die Schleuse 33 in Sicht und damit das Ende der Scheitelhaltung (Abb. 115).

(Ab hier werden die Kenngrößen in der Tabelle wie folgt angegeben:



Abb. 114: Das Absturzbauwerk des Tiefenbachs

Schleusen-Nr. / Kanal-km / Wärterhaus vorhanden (G=giebelständig, T=traufständig, R/L rechts/links vom Kanal / Einrichtung Oberhaupt (T=Tor, Ü=Überfallmauer, St=Steg, Br=Brücke) / Einrichtung Unterhaupt (entsprechend) / Bemerkung)

Nr.	km	G,T/R,L	T,Ü,St,Br	T,Ü,St,Br	Bemerkung
33	85,8	G / R	T	T, St	Ende der Scheitelhaltung; Haus nicht original
34	86,2	G / R	Ü	Br	Die hölzerne Brücke wurde 2019 erneuert
35	86,5	-	Ü		Kiosk mit Biergarten
36	86,8	-	Ü		auf dem Mühlbachdamm
37	87,3	T / R	Ü	Br	(Abb. 118)
38	87,7	-	Ü		mit Straßendamm B8 überbaut (Abb. 119)
39	88,1	-	Ü		im Ortsbereich Pfeifferhütte
40	88,4	T / R	Ü		unmittelbar vor der Lände Pfeifferhütte
41	88,8	-	Ü	Br	Brücke 2017 erneuert
42	89,2	-	Ü		
43	89,5	T / R	Ü	Br	Brücke 2018 restauriert; Umspannstation
44	89,9	-	Ü	Br	Poller mit Schleifspuren
45	90,3	-	Ü	Br	
46	90,7	G / L	Ü		
47	91,0	-	Ü	Br	
48	91,3	-	Ü		
49	91,6	G / R	Ü	Br	Nutzung als Jugendtreff; Poller mit Schleifspuren
50	92,0	-	Ü		
51	92,4	-	Ü	Br	
52	92,8	G / R	Ü	Br	Poller mit Schleifspuren
53	93,2	-	Ü		
54	93,5	-	Ü		
55	93,8	T / R	Ü		Masttrafo
56	94,1	-	Ü		
57	94,5	-		Ü	Umspannstation
58	94,8	G / R	T	T, Br	2016-2018 restauriert
59	95,1	-	Ü		2006 restauriert
60	95,9	-	Ü	Br	2005 restauriert
61	96,5	G / R	Ü	Br	
62	97,5	-	Ü	Ü	direkt vor dem Gauchsbach-Brückkanal
63	98,5	-	Ü	Br	Straßenbrücke im Ortsbereich Röthenbach b/St. Wolfgang
64	103,2	G / R	Ü	Br	
65	103,7	-	Ü		
66	104,1	G / R	Ü	St	
67	104,5	-	Ü		Straßendamm Ortsdurchfahrt Worzeldorf (Abb. 145)
68	104,9	-	T	T, St	direkt nach der Lände Worzeldorf
69	105,3	-	Ü	St	
70	106,1	G / R	Ü	St	mit Ottergraben-Durchlaß und -Leitgraben
71	107,1	-	Ü		Straßendamm; Kiosk mit Biergarten
72	108,2	T / R	Ü	St	
73	109,2	T / R			Kammer aufgefüllt, nur noch Mauerköpfe sichtbar
74	109,8	-			aufgefüllt, Mauerreste sichtbar



Abb. 116: Der Mühlbach-Durchlaß bei Burghann



Abb. 117: Zwischen Burghann und Feucht folgen die Schleusen dicht hintereinander.

Hinter Schleuse 35 quert der Bahndamm der Strecke Nürnberg-Neumarkt; der Bahnhof Burghann ist nur noch einige Schritte entfernt und bietet sich für eine Anreise zum Kanal mit der S-Bahn an. Die bald darauf folgende Schleuse 36 liegt auf dem Mühlbachdamm, der vom Mühlbach-Durchlaß unterfahren wird (Abb. 116).

Durch den starken Geländeabstieg parallel zum Schwarzachtal bis zum Brückkanal bei Feucht bedingt, folgen die Schleusen jetzt in kurzen Abständen von 300 bis 400 m aufeinander (Abb. 117). Das bringt mit sich, daß es Wärterhäuser nur noch bei jeder dritten Schleuse gibt; die Beamten hatten jeweils drei Schleusen hintereinander zu bedienen, das heißt jedes passierende Schiff erforderte einen Fußmarsch des Wärters von 1-2

Kilometer! Vielleicht gab es ja Dienstfahrräder? – Für gewöhnliche Sterbliche war das Radfahren auf den Treidelwegen jedenfalls ausdrücklich verboten. Nach Auflösung des Kanals in den 50-er Jahren mußten in Forchheim für die Benutzung „Radfahrkarten“ beim Kanalmeister erworben werden (FT 1951).



Abb. 118: Schleuse 37 mit der charakteristischen Bogenbrücke am Unterhaupt



Abb. 119: Die Schleusenkammer 38 bei Pfeifferhütte ist am Unterhaupt mit der B8 überbaut.

Schleuse 37 wartet mit einer steinernen Brücke auf (Abb. 118), die den Weg von der großen nördlich liegenden Sandgrube herkommend trägt, während die Kammer von Schleuse 38 mit der B8 überbaut ist (Abb. 119). In Pfeifferhütte steht der km-Stein 88 mit noch schwach lesbarer Inschrift



Abb. 120: km-Stein 88 in Pfeifferhütte (hinter Schleuse 39)



Abb. 122: Bei km 90 war dem Kanal ein Sandsteinfels im Weg.

am Wegrand (Abb. 120). Man sieht auch einige LK-Steine, die in die Zäune der angrenzenden Wohngrundstücke integriert sind. Hinter Schleuse 40 erstreckt sich die großflächige Lände Pfeifferhütte (vgl. Abb. 14).



Abb. 121: Die 90 km-Säule bei Mimberg

Hinter Schleuse 44 steht die 90km-Säule (nach Neumarkt 21km, nach Nürnberg 23km) (Abb. 121). Gegenüber dieser Stelle schiebt sich ein Sandsteinfels in den Weg, der beim Kanalbau abgesprengt werden mußte und die Inschrift „1840“ trägt (Abb. 122, 123). Nahe der Brücke von Schleuse 47 steht der 91km-Stein (Abb. 124). Bei günstiger Beleuchtung ist die Inschrift noch zu erkennen.



Abb. 123: Die Inschrift am Fels verweist auf die Bauzeit an dieser Stelle.



Abb. 124: km-Stein 91 bei Schwarzenbruck

Weil bei Schleuse 57 die Überfallmauer am Unterhaupt eingebaut ist (Abb. 125), ist die Kammer gefüllt (und lädt zum Baden ein).



Abb. 125: Schleuse 57 mit gefüllter Schleusenkammer



Abb. 128: Die Ehrentafel am Brückkanal



Abb. 126: Die restaurierte Schleuse 58 bei Gsteinach



Abb. 129: Das alte Kanalwärterhaus am Brückkanal



Abb. 127: Der Schwarzach-Brückkanal bei Feucht

Schleuse 58 wurde in den Jahren 2016-2018 restauriert und zeigt sich in voller Schönheit (Abb. 126). Auf Schleuse 59 folgt der imponierende Bau des Schwarzach-Brückkanals (Abb. 127), der laut einer neuerdings dort angebrachten Tafel als „Historisches Wahrzei-

chen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ gilt (Abb. 128). Auf dem Gelände des benachbarten Biergartens sieht man noch das - allerdings stilbrüchig aufgestockte - ehemalige Kanalwärterhaus mit seinem markanten Ursprungsmauerwerk (Abb. 129).



Abb. 130: Schleuse 60 bei Feucht an der verkehrsreichen A9



Abb. 131: Ein Kanalrest zwischen A9 (hinten) und Bahndamm



Abb. 132: Der Kanalrest zwischen Bahndamm und A73 (hinten). Die Schneise am oberen Bildrand deutet den weiteren Kanallauf an.

Hinter Schleuse 60, die in direkter Nachbarschaft zur Raststätte Feucht liegt (Abb. 130), ist der Kanallauf durch drei Verkehrswege unterbrochen, zwischen denen sich jeweils kleine Wasserflächen erhalten haben: A9, Bahnstrecke Nürnberg-München, A73 (Abb. 131, 132).

Direkt an die Schleuse 62, deren Kammer infolge der Überfallmauer am Unterhaupt gefüllt ist, schließt sich der kleine, aber nicht minder attraktive Gauchsbach-Brückkanal an (Abb. 133, 134). Bachabwärts erspäht man durch die Bäume das Schloß Gugelhammer, bachaufwärts breitet sich ein Auwald aus, der eine auf Feucht zu liegende Weiherland-



Abb. 133: Der kleine Gauchsbach-Brückkanal mit der Bogenbrücke bei Gugelhammer (a) wurde auch von Marx in seinen „Pittoresken Ansichten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ dargestellt (b).



Abb. 134: Die Südseite des Gauchsbach-Brückkanals

schaft entwässert (Abb. 135). Diese erreicht man, wenn man bei der kanalabwärts folgenden schönen Bogenbrücke (vgl. Abb. 133) nach rechts die Straße in Richtung Friedhof



Abb. 135: Auwald im Einzugsbereich des Gauchsbaches



Abb. 137: Brücke über den Gauchsbach-Leitgraben



Abb. 136: Das trockene Ende des Gauchsbach-Leitgrabens beim Friedhof Röthenbach



Abb. 138: Vorderer (südlicher) Teil des Gauchsbach-Leitgrabens mit Durchlaß unter der A73

Röthenbach wählt, die alsbald einen trockenen Graben quert: dies ist der Gauchsbach-Leitgraben (Abb. 136). Nach 300m überschreitet man ihn auf einer schönen kleinen Bogenbrücke (Abb. 137); ab hier ist er wasserführend, unterquert bald die A73 (Abb. 138), während der Wanderweg etwas weiter ausholt, ehe er sich wieder zum Gra-

ben gesellt. Wo der Weg die Krugsweiher erreicht, ermöglicht ein Wehr im Gauchsbach (Abb. 139) die Ableitung seines Wassers in den Leitgraben, die nur durch ein einfaches Schütz an einer kleinen Brücke reguliert wird und nicht mit einem Abzweigbauwerk, wie an den anderen Leitgräben gesehen (Abb. 140). Der Gauchsbach-Leitgraben ist



Abb. 139: Wehr im Gauchsbach zur Speisung des Leitgrabens



Abb. 140: Sperrwerk des Gauchsbach-Leitgrabens

ohnehin außer Betrieb; jenseits der Straße zum Friedhof ist er verfüllt und die ehemalige Mündungsstelle in den Kanal nicht mehr auszumachen. Einige LK-Steine begleiten seinen Lauf.

Die Schleuse 63 leitet eine fast 6km lange schleusenlose Strecke ein, die mit einigen bemerkenswerten Zügen aufwartet: Kurz vor Wendelstein grüßt die 100km-Säule (31km nach Neumarkt, 13km von Nürnberg [*müßte „nach“ heißen!)*] (Abb. 141), ehe die Staatsstraße quert und den Kanal bis zur Lände Wendelstein zu einem schmalen Gerinne einschnürt (Abb. 142). Der nicht so leicht zu findende Weg an der rechten Kanalseite entlang führt, vorbei an den attraktiven, in ein Seniorencentrum eingebundenen Gebäuden



Abb. 141: Die 100 km-Säule bei Wendelstein. Kurz danach ist der Kanallauf durch die Staatsstraße 2239 unterbrochen.



Abb. 142: Für den Bau der Staatsstraße 2239 durch Wendelstein wurde die Kanalbreite halbiert.



Abb. 143: a) Der Lokschuppen des Wendelsteiner Bahnhofs – jetzt Gemeinschaftsraum des Seniorencentrums; b) Lände Wendelstein. Das Gebäude im Hintergrund mit dem Krüppelwalm gehört zum alten Bahnhof.

des alten Bahnhofs (Abb. 143a), zur Lände (Abb. 143b). Nach Querung der Straße zum Steinberg tritt der wieder befreite Kanal in den Wald ein, passiert ein Sicherheitstor, die Sorger Kanalbrücke (vgl. Abb. 11) und unterquert die A6. Auf halbem Weg zur Schleuse 64 trifft man den km-Stein 103 an, dessen Inschrift zum größten Teil zerstört ist (Abb. 144).



Abb. 144: km-Stein 103 zwischen A6-Brücke und Schleuse 64

Schleuse 67 liegt mitten in Worzeldorf (Abb. 145), und ihre Kammer ist mit der Straße nach Kornburg überbaut. Bei der folgenden Lände steht noch einer der am Kanal üblichen Spaeth-Kräne (Abb. 146). Die Schleuse 68 schließt sich unmittelbar an.



Abb. 145: Schleuse 67 im Ortsbereich Worzeldorf

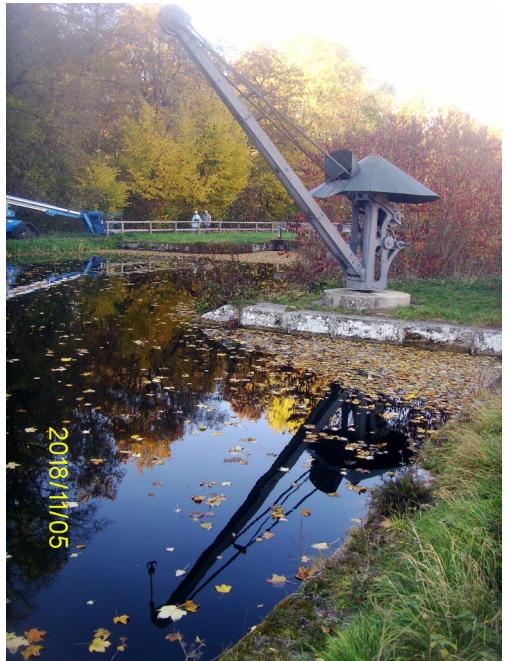


Abb. 146: Lände Worzeldorf mit Spaeth-Kran

Kurz vor der Schleuse 70 steht km-Stein 106 am Wegrand, mit verwitterter Inschrift (Abb. 147). Vor dem Oberhaupt der Schleuse 70 ist an der rechten Seite ein Überlauf eingebaut (Abb. 148), um überschüssiges Wasser aus dem Kanal in den darunter angeordneten Durchlaß zu leiten, der fallweise den



Abb. 147: km-Stein 106 bei Königshof; im Hintergrund Schleuse 70



Abb. 148: Überlauf zum Durchlaß des Ottergrabens an Schleuse 70



Abb. 149: Auslaßbauwerk des Ottergrabens (von links oben) bei Schleuse 70; rechts unten zum Leitgraben, oben zum Durchlaß

Ottergraben zur Rednitz führt, falls dessen Wasser nicht zum Auffüllen des Kanals benötigt wird. Eine seitwärts im Wald angeordnete „Weiche“ ermöglicht die Auswahl zwischen diesen beiden Verwendungsmethoden (Abb. 149). Der kurze Leitgraben mündet hinter Schleuse 70 ins Unterwasser.



Abb. 150: Fortsetzung des Kanals nach der Autobahn bei Königshof



Abb. 151: km-Stein 108 bei Falkenheim

Die Kammer von Schleuse 71 wird brutal abgeschnitten durch den Damm der AB-Anschlußstelle Königshof, hinter dem der Kanal nach einem unterirdischen Lauf von 270m wieder auftaucht, wo eine Bank zum Betrachten der Kanalfortsetzung einlädt (Abb. 150) und eine Tafel daneben mahnt: „Vor Dir der Beginn des Aufschwungs, hinter Dir das Resultat. Wohin soll das noch führen? Zeit zum Nachdenken!!!“ Haben wir genug nachgedacht, begegnet uns kurz vor Schleuse 72 noch der km-Stein 108 (ohne Inschrift) (Abb. 151), und dann tauchen rechts die Wohnhäuser der Gartenstadt auf (Abb. 152). Von der schönen Bogenbrücke hier können wir bereits das Ende des „nassen“ Kanals erkennen, wo das Wasser in den Nürnberger Untergrund hinabbrauscht (Abb. 153).



Abb. 152: Die Bogenbrücke in der Gartenstadt



Abb. 155: Das aufgestockte Wärterhaus von Schleuse 73 mit der aufgefüllten Schleusenkammer am Finkenbrunn



Abb. 153: Ende des wasserführenden Kanals beim Finkenbrunn



Abb. 156: Spielplatz auf der verfüllten Schleusenkammer 74



Abb. 154: Verfüllte Trasse des Kanals in der nördlichen Gartenstadt



Abb. 157: Die 110 km-Säule bei der Minervastrasse

Jenseits der Straße „Finkenbrunn“ ist die aufgefüllte Trasse des Kanals noch als 900m lange Parkanlage zu verfolgen (Abb. 154), ehe mit der Minervastrasse der städtische Aus-

bau einsetzt. Vor dem aufgestockten Wärterhaus der Schleuse 73 sind in der Wiese noch die Mauerköpfe der Schleusenkammer zu

erkennen (Abb. 155). Die Schleuse 74 wurde mit einem Spielplatz überbaut; von der westlichen Mauer sind noch Spuren zu sehen (Abb. 156). Kurz vor dem Ende der Parkanlage findet man an der rechten Seite die 110-km-Säule (41km nach Neumarkt, 3km nach Nürnberg) (Abb. 157), neuerdings mit Graffiti beschmiert.



Abb. 158: Schleuse 76 beim Gaswerk Sandreuth im Jahr 1972. Foto: Erich Wunderlich

Nach der Ringbahnunterführung schwenkt der Frankenschnellweg (FSW) auf die ehemalige Kanaltrasse ein und behält diese im Wesentlichen bis Forchheim bei. Auf Höhe Heistersteg lag die Schleuse 75, beim Gaswerk an der Sandreuthstraße die 76 (Abb. 158), vor dem Gleisbogen nach Sandreuth



Abb. 159: Eine Spur des Kanalbetts zwischen Schwabacher Straße und Gleisanschluß Sandreuth (hinten)



Abb. 160: a) Mauerrest der Hafeneinfahrt Nürnberg; b) Darstellung bei Marx 1845

die 77, und zwischen Schwabacher und Rothenburger Straße erstreckte sich der Hafen Nürnberg, heute in dem Brachgelände zwischen den beiden Fahrbahnen des FSW noch zu erkennen. Südöstlich der Brücke Schwabacher Straße ist noch ein Stück des Kanalbetts erhalten (Abb. 159), und wenn man an der NW-Seite der Brücke nach rechts unten schaut, erkennt man den Mauerbogen der Hafeneinfahrt, wie er auf der Zeichnung von Marx 1845 dargestellt ist (Abb. 160). Die noch heftig umstrittene Tunnelführung der Autobahn würde alle diese Spuren zerstören.

Abschnitt 3: Von Nürnberg nach Bamberg
Erst auf Fürther Stadtgebiet wird wieder an den alten Kanal erinnert: An der Poppenreuther Brücke bei der Einfahrt zum FSW in Richtung Erlangen wurde die restaurierte 120-km-Säule aufgestellt (1km nach Fürth,



Abb. 161: Die restaurierte 120 km-Säule ist jetzt an der A73- Einfahrt Poppenreuther Brücke aufgestellt.

12km nach Erlangen), mit einer Erläuterungstafel daneben (Abb. 161). Allerdings hat man sich bei der Entfernung nach Bamberg vertan: Statt 50km müßte es richtig 52km heißen. Der Originalstandort war weiter nördlich, auf die Ronhofer Brücke zu.



Abb. 162: Überrest des Brückkanals über den Röthelheimgraben in Erlangen

Für die nächste Spur des Kanals müssen wir uns bis Erlangen gedulden. Nördlich der Werner-von-Siemens-Hochstraße, von der Äußeren Brucker Str. aus zu sehen, verschwindet der Röthelheimgraben unter einem schönen gemauerten Bogen (Abb. 162), der die rechte Seite dieses kleinen ehemaligen Brückkanals (132,2km) darstellt. Er ist auch auf einer Zeichnung von Marx 1845 zu sehen (Abb. 163).

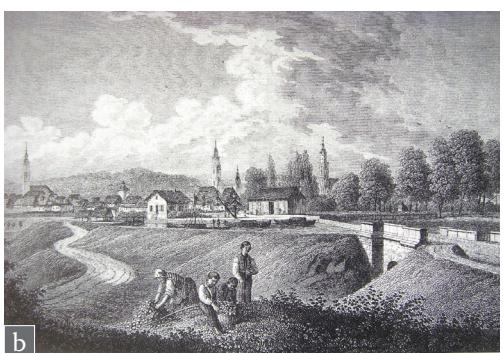


Abb. 163: Die östliche Seitenmauer des Erlanger Brückkanals (a) ist auch auf der Zeichnung von Marx (b) zu sehen (rechts am Rand).

In dem „Flaschenhals“ zwischen Burgberg und Regnitz, wo heute das Kanaldenkmal steht (vgl. Abb. 1), drängten sich die Landstraße, der Kanal mit den Schleusen 89

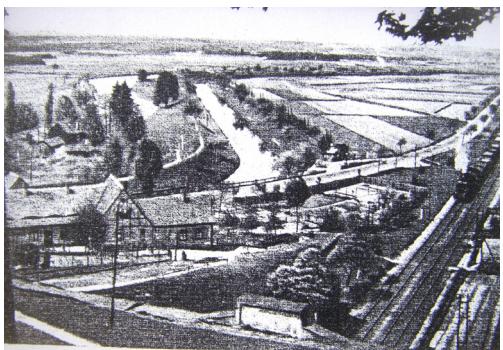


Abb. 164: Der „Vierstraßenblick“ vom Nordportal des Erlanger Burgbergtunnels nach Norden: v.l.n.r. die Regnitz, der Ludwigskanal, die Landstraße nach Baiersdorf, die Eisenbahnlinie nach Forchheim. Postkarte um 1941.



Abb. 165: Die Situation des Kanalrestes beim Erlanger Klärwerk. Aus: Freizeitkarte Erlangen 2007



Abb. 166: Der Beginn des Kanal-Altwassers hinter dem Erlanger Klärwerk

und 90 und die Mühlengebäude der Werker zusammen – ein Grund, warum für die Eisenbahn der Burgberg durchtunnelt werden mußte. Hinter dieser Engstelle wichen der Kanal vom Verlauf des heutigen FSW – der parallel zu B4 und Bahn nach Norden weiterläuft – ab und folgte dem Ufer der Regnitz, die hier auf 1200m nach Westen ausbiegt (Abb. 164, 165). Das Areal ist heute auf 600m Länge vom Klärwerk belegt; zwischen dessen Zaun und der Regnitz verläuft noch der Treidelweg. Wo das Klärwerkgelände endet, beginnt ein Altwasser (Abb. 166), das mit seinen beiderseitigen Dämmen auf weitere 600m den alten Kanal repräsentiert. Der südliche Teil ist noch wasserführend, der nördliche verschilft (Abb. 167, 168). Kurz nach seinem Ende drängen sich Regnitz und FSW wieder dicht zusammen.



Abb. 167: Kanalrest Erlangen: wasserführender (südlicher) Teil



Abb. 168: Kanalrest Erlangen: verschilfter (nördlicher) Teil



Abb. 169: Ehemalige Standortsituation der 140 km-Säule südlich Baiersdorf. Zeichnung: Heimatverein Baiersdorf

Abb. 170: Die restaurierte 140 km-Säule in Baiersdorf, aufgestellt an der Ecke Seligmann-/Bahnhofstraße

Beim südlichen Ortsende von Baiersdorf überquert die alte B4 den FSW, früher Kanal. Hier stand die 140-km-Säule (8km nach Erlangen, 9km nach Forchheim) (Abb. 169). Beim Autobahnbau abgeräumt und in Erlangen eingelagert, kam sie 2013 nach Baiersdorf zurück und steht jetzt restauriert am westlichen Fuß des Steges über den FSW beim Bahnhof (Abb. 170).

Bei der Abfahrt Forchheim-Süd verlässt der FSW die alte Kanaltrasse, welche nun in Form der Willy-Brandt-Allee, Theodor-Heuss-Allee und später der Adenauer-Allee die Forchheimer Innenstadt an der Ostseite umfährt. Hinter dem Abzweig der Südumgehung Richtung Fränkische Schweiz (Kersbacher Kreuz) erinnert ein Wappenstein am rechten Straßenrand an den hier überbauten alten Kanal (Abb. 171); sein rechter Damm ist noch bis zur Trubbachbrücke (neben dem „Ochsenklavier“) zu erkennen. Im Norden der Stadt, bei der Einmündung in die Bamberger Straße, steht das giebelständige Schleusenhaus 93 (149,2km). Die hoch in der Südfront liegende Eingangstür



Abb. 171: An der Einfallstraße nach Forchheim auf der alten Kanaltrasse (Willy-Brandt-Allee) zeichnet sich noch der Kanaldamm ab (rechts).



Abb. 172: Schleusenhaus 93 in Forchheim

lässt die Höhe des abgetragenen ehemaligen Kanaldamms erkennen (Abb. 172).



Abb. 173: Die 150 km-Säule in Forchheim-Bügstraße

Das Areal des anschließenden Hafens (149,3km), bei dem die Trasse von der West- in die Nordrichtung abbog, ist heute mit einem Einkaufszentrum überbaut; die Bügstraße zeichnet den ehemaligen Kanallauf nach. Nach 700m zeigt sich am rechten Straßenrand, nach Querung eines kleinen Baches, die 150-km-Säule (Abb. 173). Offenbar diente sie im Krieg für Schießübungen, denn in der zernarbenen Oberfläche ist die Beschriftung „150 Kilometer von Kelheim“ nur noch mühsam zu erkennen. Auf den Seiten liest man „1km nach Forchheim, 22km nach Bamberg“.



Abb. 174: Kanaltrasse mit Damm am Südende des Gewerbegebietes Forchheim-Nord/Eggolsheim

Folgt man der alten B4 (jetzt Staatsstraße 2244) stadtauswärts nach Norden, so beginnt nach 2km das nördliche Industriegebiet. Kurz vorher ist an der linken Straßenseite eine Geländemulde mit Damm an der Westseite wahrzunehmen (Abb. 174): die alte Kanaltrasse, auf dem folgenden Kilometer durch die gewerbliche Bebauung unterbro-



Abb. 175: Ansicht des Gewerbegebietes Forchheim-Nord: Blickrichtung Nord; v.l.n.r. die Verkehrswege MD-Kanal, alte B4, Bahnlinie Nürnberg-Bamberg, A73. In der linken unteren Ecke die Stelle aus Abb. 174; oberhalb des großen weißen Gebäudes setzt die Trasse des Ludwigskanals wieder an und läuft parallel zur Straße weiter; knapp unterhalb der beim Kieswerk nach rechts abzweigenden Straße liegt Schleuse 94. Foto: Marquard Och

chen (Abb. 175). Danach aber setzt sie deutlich wahrnehmbar wieder ein (Abb. 176, 177) und trifft nach ca. 700m auf die restaurierte Schleuse 94 (153,5km), die direkt neben der Staatsstraße liegt (Abb. 178, 179, 180). Nach der Auflassung des Kanals verwahrloste sie, auch das Schleusenhaus wurde 1983 abgerissen. Der Markt Eggolsheim brachte 2007



Abb. 176: Wiedereinsetzen der Kanaltrasse nach dem Gewerbepark, Blickrichtung Süd



Abb. 177: Rechts die Kanaltrasse, links davon Straße (mit Autos) und Bahnlinie (mit ICE); Blickrichtung Süd



Abb. 178: Oberhaupt der Schleuse 94 und Infopavillon an der Stelle des Schleusenwärterhauses



Abb. 179: Blick in die Schleusenkammer 94 zum Oberhaupt



Abb. 180: Schleusentore am Unterhaupt der Schleuse 94

im Rahmen des europäischen Leader-Programms die Restaurierung auf den Weg, die vom 2009 gegründeten Förderverein in engagiertem Einsatz bis 2017 vollendet wurde. Er erhielt dafür 2019 die bayerische Denkmalschutzmedaille (FT 2017, A.A. 2019). An Stelle des Schleusenhauses wurde ein Info-pavillon errichtet, der dessen Dimensionen

nachzeichnet und auf 12 Tafeln Wissen über den alten Kanal vermittelt (vgl. Abb. 178). Im Juli findet gewöhnlich ein „Schleusenfest 94“ mit Rockkonzert statt.



Abb. 181: Kanalbettfortsetzung nach Schleuse 94, Blickrichtung Nord



Abb. 182: Ende der – hier stark verwachsenen – sichtbaren Kanaltrasse beim Bauhof Neuses; links die B4. Blickrichtung Süd

Auf eine kurze Strecke nach der Schleuse, bis an die Einfahrt zur westlich gelegenen Sandgrube, ist das Kanalbett noch freigehalten (Abb. 181), danach mit Gestrüpp verwachsen, und vor der Einfahrt zum Bauhof dann eingeebnet (Abb. 182). Im Ortsbereich von Neuses wird es auf ca. 200m wieder sichtbar (Abb. 183, 184) und freigehalten bis zur Queckung des Eggerbachs. Auf dem anschließenden Grundstück bemerkt man auf einer Wie-

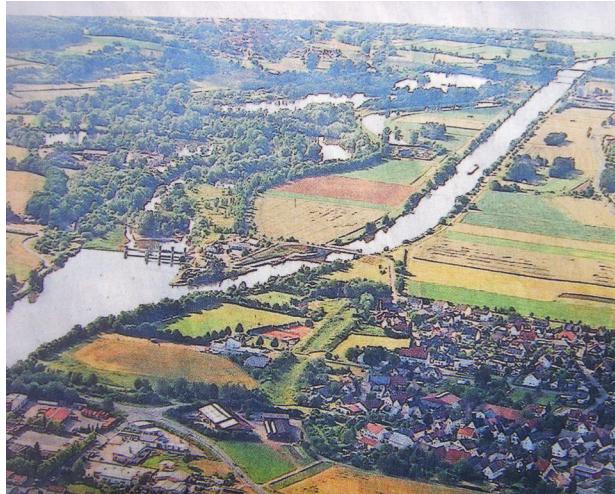


Abb. 183: Ortsbereich Neuses: links die Regnitz mit Abzweig des MD-Kanals nach rechts oben; in der Verlängerung des Kanals nach unten ist die gebogen verlaufende Trasse des Ludwigskanals zu sehen. Die geschwungene Baumreihe in der Mitte zwischen Regnitz und MD-Kanal zeichnet den Verlauf des ehemaligen Werkkanals nach. Blickrichtung Nord. Foto: Marquard Och 2013



Abb. 184: Die Ludwigskanal-Trasse in Neuses, Blickrichtung Süd

se eine hier etwas unmotivierte Steinbrücke. Inspiziert man aber den Boden rechts des Geländers, verraten die hier sichtbaren Mauerköpfe, daß es sich um das Unterhaupt der aufgefüllten Schleuse 95 (155,6km) handelt (Abb. 185). Jenseits der Brücke taucht dann auch das zugehörige, traufständige Schleusenhaus auf, hinter dem in kurzer Entfernung der MD-Kanal vorbeizieht (Abb. 186).



Abb. 185: Unterhaupt von Schleuse 95



Abb. 186: Das Schleusenhaus 95 von Westen; vorn der MD-Kanal

Der entlässt gleich darauf nach links die Regnitz, welche sich bis Bamberg durchmäandert, während der neue Kanal fast schnurgerade auf der Trasse des alten dorthin strebt (vgl. Abb. 183).

Früher wurde hier ein Werkkanal für das Flusskraftwerk Hirschaid ausgeleitet (Abb. 187), weil weder die Regnitz noch der Ludwigskanal für den Antrieb der Turbinen genutzt werden konnten (SCHÄFER 2011). Sein Verlauf wird durch den nach NNW führenden Weg nachgezeichnet, der bei der MD-Kanalbrücke mit dem Sperrtor beginnt (vgl. Abb. 183). Nach 1km wird das Bett dieses Werkkanals auf 800m wieder wasserführend (Abb. 188), bevor es in den MD-Kanal ausmündet. Sein weiterer Verlauf ist aber



Abb. 187: Die Situation von Abb. 183 in Blickrichtung Süd: links MD-Kanal; der geschwungene Grünzug rechts daneben zeichnet den Verlauf des Werkkanals nach; ganz rechts die Regnitz. Foto: Rüfer 1993



Abb. 188: Ein Rest des Werkkanals mit dem charakteristischen Markierungsstein; Blickrichtung Süd

hinter Hirschaid an dem breiten Rasenstreifen zu verfolgen, welcher den Kanalseitenweg links begleitet (Abb. 189). Kurz vor der Schleuse Strullendorf des neuen Kanals wird nach links der Triebkanal für das Kraftwerk



Abb. 189: Der Markierungsstein weist den breiten Rasenstreifen als die Trasse des ehemaligen Werkkanals aus. Rechts davon der MD-Kanal; Blickrichtung Nord



Abb. 191: MD-Kanal mit Schleusenhaus 96 bei Hirschaid, Blick von West



Abb. 190: Flußkraftwerk Hirschaid mit MD-Kanal (rechts) und Abzweig des Triebkanals, Blickrichtung Nord

Hirschaid ausgeleitet (Abb. 190), dessen Wasser nach vollendeter Arbeit – Stromerzeugung – wieder zur Regnitz fließt. Werkkanal und Ludwigskanal liefen einst dicht nebeneinander her.

Die Schleuse 96 (159,8km) vor Hirschaid deutet sich durch das erhaltene, giebelständige Schleusenhaus an, das direkt am MD-Kanal liegt und dem Schäferhundeverein Hirschaid als Vereinsheim dient (Abb. 191).

Erst kurz vor Bamberg, nach 9km seit Schleuse 96, verläßt man den bequemen Radweg am

MD-Kanal nach links in Richtung Bughof, wo sich rechts bald ein Damm zur Straße gesellt. Das Auftauchen der Schleuse 99 (169,2km) rechts der Straße zeigt, daß wir wieder die Spur des Ludwigskanals aufgenommen haben. Durch Einziehen einer Betondecke hat man die Schleusenkammer zu einem Lagerraum umgestaltet; das traufständige Wärterhaus zeigt sich dahinter (Abb. 192). Das Areal ist heute von der Flußmeisterstelle belegt. Innerhalb der Umzäunung hat man die 170-km-Säule (Abb. 193) aufgestellt, deren Beschriftung (2km nach Bamberg, 21km nach Forchheim) verrät, daß sie einstmals links des Kanals gestanden hat, und zwar bei der Wolfsschlucht am "Leinritt". Kurz hinter Schleuse 99 mündet der Kanal nämlich in



Abb. 192: Schleuse 99 in Bughof



Abb. 193: Die 170 km-Säule, aufgestellt im Gelände der Flußmeisterstelle in Bughof; ursprünglicher Standort am Leinritt beim Anfang des linken Regnitzarmes



Abb. 194: Ausmündung des Ludwigskanals in die Regnitz bei Bughof

die Regnitz (Abb. 194), welche sich wiederum gleich darauf in zwei Arme aufteilt, die die Bamberger „Inselstadt“ umfassen. Die Kanalschiffe befuhren nun auf den nächsten 2,5km den linken Regnitzarm mit dem auf der linken Seite verlaufenden Treidelweg („Leinritt“). Um beim Mühlwörth wie-



Abb. 195: Die Fähre am Mühlwörth im linken Regnitzarm mit Schleuse 100 am gegenüberliegenden Ufer

der die „Insel“ mit der Einfahrt zur Schleuse 100 (171,8km) (Abb. 195, 196) zu erreichen, mußte die Fähre benutzt werden, die hierzu die einzige Möglichkeit bot; denn der Weiterweg auf dem Regnitzufer ist verbaut, und es geht nur über den Stephanberg weiter. (Erst 1964 entfiel diese Notwendigkeit durch den Einbau eines Sperrtores mit Brückenübergang zur "Buger Spitze" am Beginn des linken Regnitzarmes.)



Abb. 196: Einfahrt zur Schleuse 100 in Bamberg

Nachdem also die Pferde übersetzt waren, konnte in den Nonnengraben geschleust werden. Die Schleuse mit ihrem giebelständigen Haus ist heute noch funktionsfähig und wird gelegentlich von Wassersportlern genutzt. Das Verlassen der Regnitz war not-



Abb. 197: Die Lände am Nonnengraben

wendig, weil sie weiter vorn durch Mühlen verbaut ist und danach Stromschnellen bildet. Zur Umgehung dieser Stellen wurde der Nonnengraben benutzt. Eine Lände mit zwei Kränen war in seinem Verlauf angelegt (Abb. 197). Nach Passieren der Brücken beim Rathaus erreichten die Schiffe dann den eigentlichen Hafen „Am Kranen“, wo mit der Lauf des Ludwigskanals endete; ab hier wurde die Regnitz in Richtung Main befahren. Der Hafen dient heute der Personenschifffahrt und ist mit seinen zwei noch vollständig vorhandenen Spaeth-Kränen ein beliebtes Fotomotiv (Abb. 198).

Dank

Für die Erlaubnis zum Abdruck ihrer Fotos danke ich sehr herzlich:
Herrn Horst Kirchhäuser, Herrn Marquard Och, Frau Dr. Helga Seidel-Rüfer und Herrn Erich Wunderlich.



Abb. 198: Regnitzhafen „Am Kranen“ in Bamberg

Literatur:

- A.A. (2019): Retter der Schleuse 94 in Eggolsheim erhalten Denkmalschutzmedaille. – Fränk. Tag 1.6.2019; Medaille für die Schleuse 94. – Nordbayer. Nachr./HFO 6.6.2019; Schleusenfest mit „Revolver“. – Nordbayer. Nachr./HFO 27.6.2019.
- BIRZER, Friedrich (1951): Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal, baugeologisch betrachtet. – Geologische Blätter NO-Bayern 1(1):29-37, Erlangen 1951.
- FKC (1801): (Vorschlag eines französischen Ingenieuroffiziers, die Verbindung von Altmühl und Rezat wiederaufzunehmen). – Der Friedens- und Kriegs-Courier (Nürnberg) Nr. 52, 4.3.1801.
- FKC (1806): (Geheimrat von Wiebeking besucht das Altmühlthal hinsichtlich einer geplanten Kanalverbindung zum Main). – Der Friedens- und Kriegs-Courier (Nürnberg) Nr. 195, 18.8.1806.
- FT (1950): Der Ludwigskanal sollte erhalten bleiben / Das letzte Wort ist nicht gesprochen. – Fränk. Tag, 12.4.1950.
- FT (1951): Radfahren am Ludwigskanal. – Fränk. Tag 24.2.1951.
- FT (1978): Spitzhacke setzte schon zum Angriff an. Schleusenhäuschen bei Eggolsheim soll erhalten bleiben. – Fränk. Tag 18.1.1978.
- FT (2017): (Berichte zur Einweihung) – Fränk. Tag 12.4. / 5.7. / 10.7.2017.
- GABLER, A. (1929): Der Ludwigskanal. – In: Karl Winkler (Hrsg.), Oberpfälzisches Heimatbuch, S.537-541, Kallmünz 1929.
- GREIF, Thomas (1994): Meter um Meter verschwindet ein Kulturgut. Reste des Ludwig-Donau-Main-Kanals bei Neuses werden verplant und geschürft. – Fränk. Tag 4.6.1994.

- LIEDEL, Herbert & Helmut DOLLHOPF (1981): Der alte Kanal damals und heute. – Würzburg:Stürtz 1981.
- LIEDEL, Herbert & Helmut DOLLHOPF (1996): 150 Jahre Alter Kanal. – Nürnberg:Tümmels 1996.
- MARX, Alexander (1845): Pittoreske Ansichten des Ludwig-Donau-Main-Kanals. – Nürnberg 1845.
- NN (2009): Bürger wollen „Schleuse 94“ retten. – Nordbayern. Nachr./HFO 25.11.2009.
- RECKNAGEL, Hans (2006): Zur Geschichte des Ludwig-Donau-Main-Kanals. – Mitteilungen der ANL 55(2):1-10, Simmelsdorf 2006.
- SCHÄFER, Annette & Robert (2011): Nah am Wasser gebaut. Schleusen, Brücken und Kanäle in Hirschaid. – Heimatkundliche Blätter für Hirschaid Bd. 6, 2011.
- SCHNABEL, Lothar & Walter E. KELLER (2009): Radeln und Wandern am Ludwigskanal und Main-Donau-Kanal. – Treuchtlingen/Berlin 2009.
- STEEGER, Wolfgang (2000): Der Ludwigskanal. – Burgthann 2000.
- WSV (2019): Die Geschichte des Main-Donau-Kanals – Planung und Bau der Wasserstraße. – Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK (Hrsg.), Nürnberg/Regensburg 2019.

Für diesen Text wurde auf Wunsch der Verfasserin die herkömmliche Rechtschreibung verwendet.

Anschrift der Verfasserin	Renate Illmann Pfälzer Str. 26a 91052 Erlangen
---------------------------	---

Impressionen vom Kanal



Im Frühling



Im Sommer



Im Herbst



Im Winter





Naturhistorische Gesellschaft Nürnberg e.V.

Marientorgraben 8 (Norishalle)

90402 Nürnberg

Tel. 0911/22 79 70

Internet: www.nhg-nuernberg.de

www.nhg-museum.de