

# Von der Fossa Carolina zum Ludwig-Donau-Main-Kanal



■ Der Traum von einem Kanal zwischen Main und Donau ist über 1000 Jahre alt. Bereits Karl der Große ließ 793 eine künstliche Wasserstraße zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat graben, die jedoch bald wieder verlandete. Reste dieser so genannten Fossa Carolina sind heute noch unweit des Dorfes Graben bei Treuchtlingen zu sehen.

■ Doch erst seit Beginn des 19. Jahrhunderts erschien der Bau eines modernen Main-Donau-Kanals technisch und politisch machbar. 1818 erstellte Heinrich Freiherr von Pechmann ein Gutachten über den Verlauf einer Wasserstraße zwischen Kelheim und Bamberg. Der bayerische König Ludwig I. förderte das gewaltige Verkehrsprojekt und beauftragte Pechmann mit der Planung des Kanals. 1832 legte der Ingenieur seinen Entwurf vor, den zwei Jahre später der Landtag bewilligte. 1836 schließlich begannen die Bauarbeiten unter der Leitung Pechmanns. Eine eigens zur Finanzierung des Projektes gegründete Aktiengesellschaft hatte der Wasserstraße bereits zuvor den Namen des Königs gegeben – Ludwig-Donau-Main-Kanal.

■ 6000 bis 9000 Arbeiter waren gleichzeitig an mehreren Stellen mit dem Bau des so genannten Ludwigskanals beschäftigt. Ab 1843 war der Kanal zunächst auf dem Teilstück zwischen Nürnberg und Bamberg, ab 1845 dann auf voller Länge schiffbar. Die offizielle Einweihung der Wasserstraße fand mit der Enthüllung des Kanaldenkmals am Burgberg bei Erlangen am 15. Juli 1846 statt.

Die Reste der Fossa Carolina bei Graben. Der so genannte Karlsgraben verlandete vermutlich schon bald nach seiner Fertigstellung. (Foto: Robert Schäfer)

■ Der Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals verschlang enorme Summen – 17,5 Millionen Gulden kostete das Projekt, mehr als das Doppelte des veranschlagten Betrages. Die Erwartungen in die Wasserstraße waren enorm. Täglich sollten 40 Schiffe den Kanal befahren und jährlich 14,4 Millionen Zentner Frachtgut transportieren. Für die Beförderung von Passagieren hingegen war der Kanal nicht gedacht.

■ Zunächst schienen sich die großen Hoffnungen zu erfüllen. 1850 erreichte die Frachtrate zwischen Frankfurt und Regensburg mit 196.000 Tonnen ihren Höchststand. Danach aber ging der Güterverkehr auf dem Ludwigskanal stetig zurück.



Der Ludwig-Donau-Main-Kanal bei Erlangen, um 1846. Links im Hintergrund das Kanaldenkmal Ludwig Schwanthalers, rechts im Hintergrund ein Zug auf der Trasse der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die Lindau mit Hof an der Saale verband. (Stahlstich von Alexander Marx, Quelle: Staatsbibliothek Bamberg, Top.ill.11)



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)



Lokale Aktionsgruppe  
Kulturerlebnis  
Fränkische Schweiz e.V.



Dieses Projekt wurde  
gefördert durch den  
Landkreis Forchheim

© Alle Texte und Abbildungen auf dieser Tafel sind urheberrechtlich geschützt.