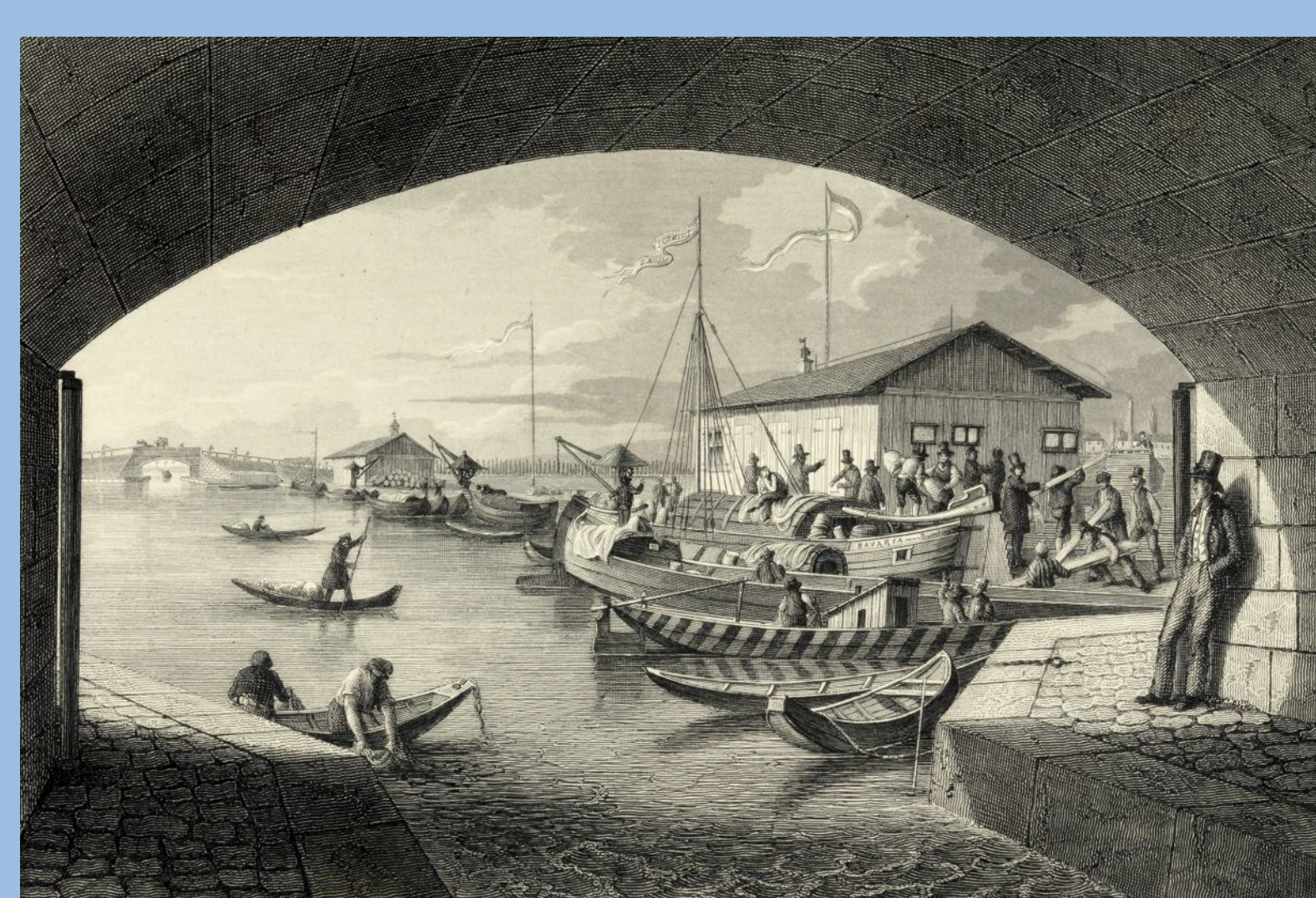


Unerfüllte Hoffnungen

■ Die Euphorie um den Ludwig-Donau-Main-Kanal hielt nicht lange an. Denn bereits nach kurzer Zeit stellte sich heraus, dass der Kanal für die immer größer werdenden Schiffe viel zu klein war. Die Wasserstraße war lediglich 1,46 Meter tief und 15,80 Meter breit. Im Bereich der 100 Schleusen verengte sie sich sogar auf knapp 4,70 Meter. Für die im frühen 19. Jahrhundert üblichen Treidelschiffe reichte dies problemlos aus.

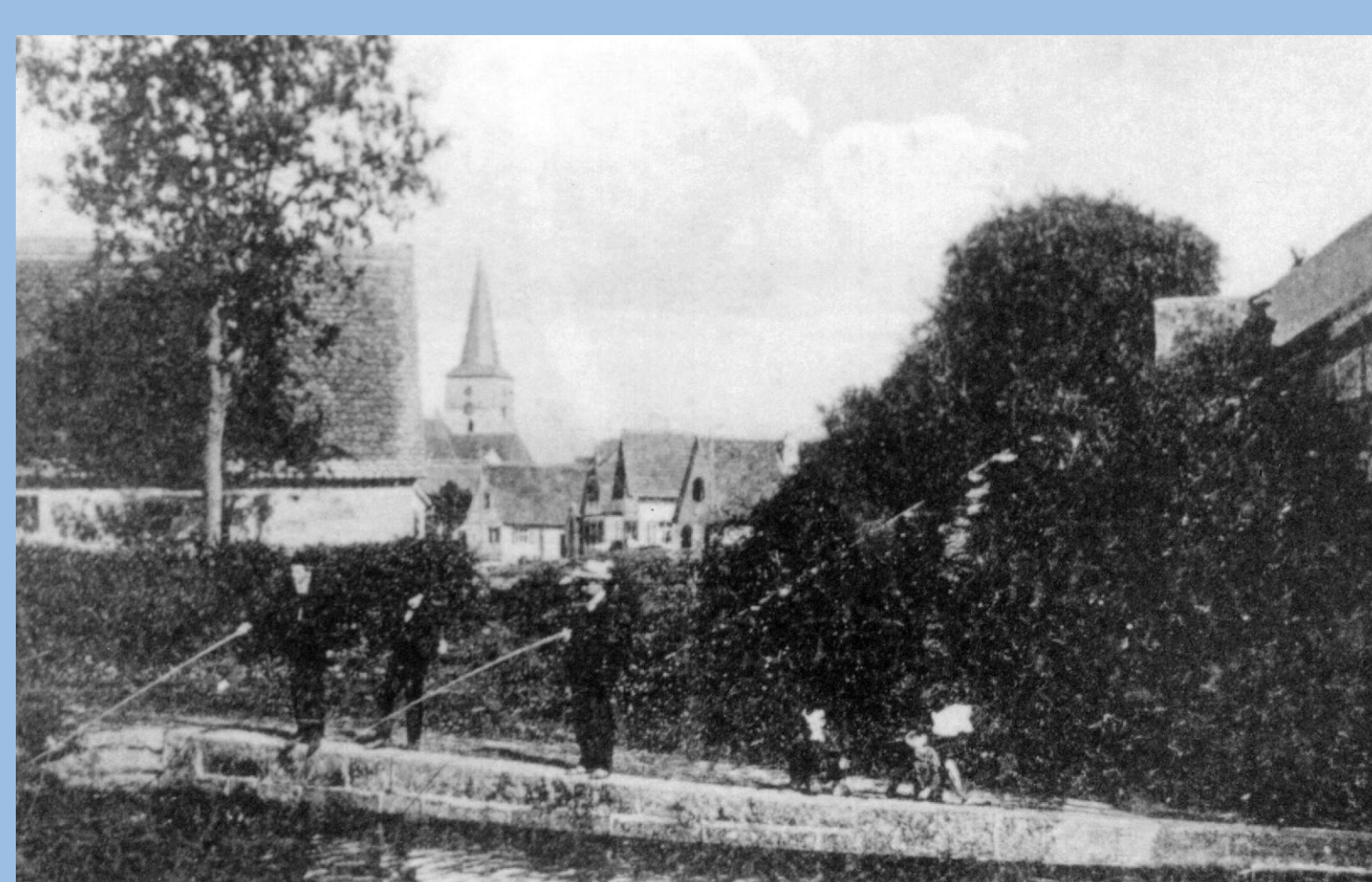


Reges Treiben im Nürnberger Hafen, um 1846. Nur in den ersten Jahren erfüllte die neue Wasserstraße die hohen Erwartungen ihrer Erbauer. (Stahlstich von Alexander Marx, Quelle: Staatsbibliothek Bamberg, Top.ill.11)

■ Doch für die im Zeitalter der Industrialisierung aufkommenden Dampfschiffe war der Ludwigskanal viel zu eng, zu flach und folglich unpassierbar. Auch die Zufahrt zum Kanal war für die Schiffer schwierig. Der Wasserstand des Mains betrug im Hochsommer stellenweise nur 50 bis 60 Zentimeter. Schiffe mit größerem Tiefgang konnten also mainaufwärts erst gar nicht bis zum Kanal vordringen. Und in Regensburg bildete die mittelalterliche Steinerne Brücke ein schwer zu überwindendes Hindernis für die Schifffahrt.

■ Die Folgen für den Verkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal waren gravierend. Bereits 1860 wurden weniger als 100.000 Tonnen auf dem Kanal transportiert – die Hälfte der Frachtrate von 1850. In den folgenden Jahren ging der Verkehr auf der Main-Donau-Passage immer mehr zurück und pendelte sich schließlich zwischen 1918 und 1945 bei 30.000 bis 40.000 Tonnen ein.

■ Stattdessen entwickelte sich der Kanal zu einem Naherholungsgebiet. Angler, Schwimmer und Schlittschuhläufer nutzten die Wasserstraße. Beliebte waren auch die so genannten „Schlagrahmdampfer“, die rund um Nürnberg und Fürth an Wochenenden Ausflugsfahrten auf dem Ludwigskanal anboten.



Angler am Ludwigskanal bei Hirschaid. Bereits 1902 beklagte der dortige Pfarrer, dass der Kanal „fast gar nicht mehr benützt“ werde. Mehr und mehr entwickelte sich die Verkehrsachse zum Naherholungsgebiet. (Foto: Privatbesitz)

■ Der Zweite Weltkrieg verursachte schwere Schäden am Kanal. Anfang 1950 beschloss daher das Bayerische Innenministerium, den Ludwig-Donau-Main-Kanal aufzulassen und trocken zu legen. Ein neuer, größerer Kanal sollte die über 100 Jahre alte Verbindung ersetzen. Dem Bau dieser modernen Großschiffahrtsstraße und des Frankenschnellweges fielen nördlich von Nürnberg weite Teile des historischen Verkehrsweges zum Opfer. Seine letzten Reste stehen seit 1973 unter Denkmalschutz.



Das Ende eines Traumes: Ab 1959 fielen Teile des Ludwig-Donau-Main-Kanals dem Bau der neuen Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zum Opfer. Im Bild das Schleusenwärterhaus der Schleuse 96 zwischen Hirschaid und Altendorf – das Gebäude selbst blieb erhalten, die Schleuse hingegen wurde durch den neuen Kanal überbaut. (Foto: Museum Alte Schule Hirschaid)



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.