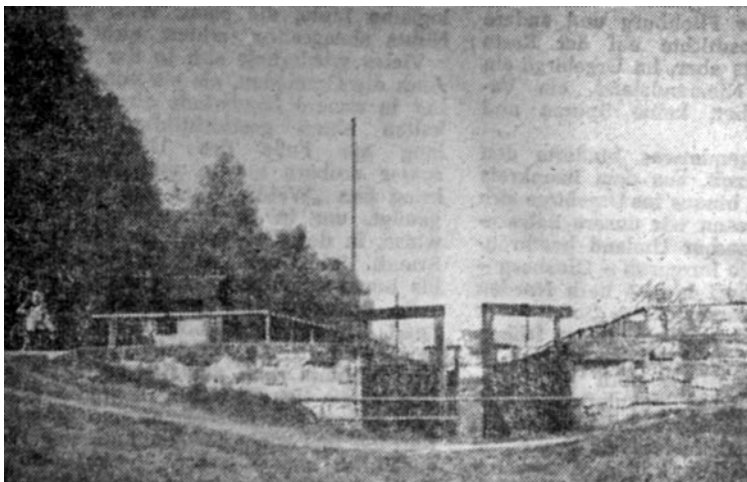


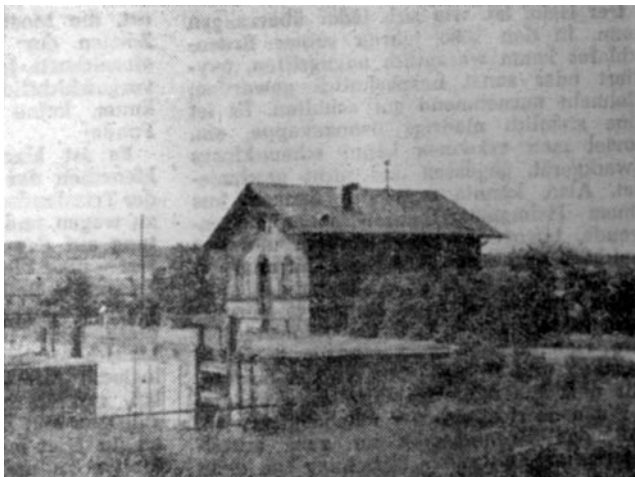
Öffner, Hans: Der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal
Werden, Höhepunkte und Ende.
Beilage "Fränkisches Land", Jahrgang 5, Nr. 2, 1957

Zur Verfügung gestellt: Stadtarchiv Forchheim,
Fotoausstellung Alfred Weiß, August-September 1995 Forchheim

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2010



Schleuse 92



Schleuse 93

sten Transportgüter benannt und diese entsprechend nach Bedeutung, Umfang oder Gewicht mit 0,1 bis zu 1,3 Kreuzer für den „Zollzentner der Ladung und für die Meile der Fahrt“ festgesetzt. Die „Canalordnung“ jedoch wurde bereits mit einer Königl. Verordnung vom 9. Januar 1842 bekanntgegeben. Diese Kanalordnung galt über 60 Jahre. Sie wurde erst durch eine neue Kanalordnung vom 9. Januar 1914 abgelöst. Zuerst war die Kanalverwaltung der Eisenbahn unterstellt; deshalb erließ die Eisenbahndirektion Nürnberg am 9. Januar 1914 eine Hafensordnung für den Ludwig-Kanal.

Ein Kilometer-Anzeiger verzeichnete die einzelnen, am Kanal gelegenen Ortschaften sowie die Kanalschleußen mit ihren jeweiligen Entfernungen von Kehlheim bis nach Bamberg. Diese Feststellungen begannen mit 1,18 Kilometer an der Schleuße Nr. 2 bei Grondorf und endeten an der Schleuße Nr. 100 in Bamberg mit 171,99 Kilometer. Der Ludwig-Kanal hat also eine Gesamtlänge von 172 Kilometern mit genau 100 Schleußen.

Für das Königl.-Bayer. Kanalbetriebspersonal – Kanalaufseher, Kanaloberaufseher, Kanalmeister – wurde eine besondere Uniform bestimmt und im Dienste getragen. Ihre Farbe war dunkelblau. Das Kanalbetriebspersonal bestand fast ausschließlich aus gelernten Handwerkern, wie Zimmerleuten, Maurern, Schlossern u. dergl. Der größere Teil desselben waren Militäránwärter, also alte Soldaten, die als Dienstgrade etwa 12 Jahre lang in der bayerischen Armee dienten. Jedoch wurden auch geeignete Zivilánwärter zum Kanalbetriebsdienst verwendet. Die Kanalaufseher und -Oberaufseher waren zugleich die Schleußenwárter; ihr Dienstsitz war deshalb stets direkt neben Schleußen, wo sie mit ihrer Familie in den bekannten „Kanalhäuschen“ wohnten. Kanalmeistereien waren vorhanden in Riedenburg bei Kehlheim, in Berching sowie in Neumarkt/Oberpfalz und Nürnberg. Insgesamt waren am Kanal 10 Lagerplätze vorhanden.

Der Ludwig-Kanal war, wie bereits gesagt, insgesamt 172 Kilometer lang. Seine Wasserbreite betrug 18 Meter, die Breite seiner Schleußen 4,70 Meter bei einer Länge von 31 Metern. Der Normalwasserstand, d. h. die Tiefe des Kanals, war 1,45 bis 1,50 Meter. Bei Trockenheit im Sommer jedoch fiel der Wasserstand auf 1,20 bis 1,10 Meter. Die Wassertiefe der Schleußen war in der Regel 3 bis 4 Meter; es gab jedoch Schleußen, wie z. B. bei den Werkern in Erlangen, in denen die Schiffe neun bis zehn Meter gehoben und gesenkt wurden. Die 100 Schleußen waren nummeriert; sie begannen mit Nummer 1 bei Kehlheim und endeten mit Nummer 100 in Bamberg.

Der Betrieb auf dem Ludwig-Kanal geschah bis 1910 hauptsächlich mit Holzschiffen, die von Pferden gezogen wurden. Es wurde insbesondere Langholz aus dem Bayer. Wald auch nach Bamberg befördert. Dort wurde es bei Schleuße Nr. 99 ausgeladen und zu Flößen verbunden, die dann von der letzten Schleuße Nr. 100 ab auf dem Main und Rhein nach Holland schwammen. Bald fuhren auch Eisenschiffe auf dem Kanal. In diesen wurden vor allem Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Bayern transportiert. Bis zur Herstellung der Lokalbahnen, etwa um 1910, wurde auf dem Wasserweg des Ludwig-Kanals viel Backstein- und Ziegelmateriale, besonders von der großen Ziegelei Blomenhof bei Neumarkt/Oberpfalz nach Nürnberg, Forchheim und Bamberg transportiert. In Forchheim hatte außerdem die Papierfabrik Ellern eine Laderampe am Kanal, bei der man Papier in Schiffe verlad. Die Holzfrachtschiffe hatten eine Lebensdauer von nur 7–8 Jahren; war diese Altersgrenze erreicht, dann wurden sie als

Brennholz verkauft. In diese ausgedienten Schiffe wurde bis etwa 1910 in Baiersdorf als letzte Fracht Green in Fässern verpackt eingeladen und nach Regensburg mitgenommen.

Bis 1910 waren auf dem Kanal zusammen rund 30 Frachtschiffe aus Holz und Eisen für den Pferdezugbetrieb in Tätigkeit; sie beförderten bei normalem Wasserstand eine Ladung von 120 Tonnen. Die vorgeschriebene Besatzung dieser Frachtschiffe war: 1 Schiffsführer, 1 Matrose und 1 Pferdeführer. Im Volksmund hießen diese Pferdeführer „Schiffsreiter“, obwohl sie zu Fuß neben ihrem Pferd gingen. Nachts schliefen die Pferdeführer im Schiff. Landläufig war für Pferde, die einen schlechten Gang hatten, die geflügelten Worte „Sie gehen so krumm wie ein Schiffsreitergaul“; denn von dem Ziehen der Kanalschiffe bekamen die meist alten Pferde wirklich einen einseitigen Gang. – Im stillen Wasser des Kanals genügte ein Pferd für die Fortbewegung des Schiffes. Auf der kanalisierten Strecke der Altmühl jedoch mußten, wenn es gegen den Strom ging, drei bis vier Pferde vorgespannt werden.

Die Frachtschiffe waren in sechs Größenklassen eingeteilt. Diesen entsprechend waren die Schiffsgebühren zu entrichten. Für das Überwintern der Schiffe in Häfen wurden geringe Gebühren verlangt. Die Größe der Frachtschiffe war verschieden; sie betrug bei 2,09 Meter bis 4,47 Meter Breite 13,13 Meter bis 32,10 Meter Länge. Die Höchstbreite der Schiffe war durch die geringe Breite der Schleußen und Brücken bedingt. Die Ladehöhe durfte nur bis zu 2,63 Meter über dem Wasserspiegel sein, damit die Durchfahrt durch die vielen Brücken, die den Kanal überquerten, nicht behindert war. Für beladene Schiffe war eine Bordhöhe von 15 cm vorgeschrieben. Außerdem mußten die Schiffe nach der Eichordnung geeicht sein. Jedes Frachtschiff hatte einen besonderen Namen. Dieser und der Name mit dem Wohnort des Schiffseigentümers mußte am Schiff deutlich zu lesen sein. Die Schiffspapiere waren: Die gedruckte Kanalordnung, der Eichschein für das Schiff und der Fahrschein. Letzterer war zugleich der Erlaubnisschein für die Kanalfahrt. Hier waren u. a. auch die Fahrgebühren eingetragen.

Sogar aus Belgrad benutzten im Jahre 1922 Schiffe den Kanal für die Durchfahrt. Wohlbekannt ist in Forchheim noch die Durchfahrt von Schnellbooten der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg. Durch die wühlenden Schiffsschrauben dieser Schiffe gingen Tausende von Fischen im Kanal zugrunde und schwammen danach verendet im Wasser.

Die Zugpferde zum Fortbewegen der Schiffe gehörten den kleinen Schiffseigentümern der Holz- und Eisenfrachtschiffe. Zu jedem Schiff gehörte

gestellt. Am frühen Morgen des nächsten Tages ging die Fahrt weiter. Sie begann eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang und etwa eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang. Nachts durfte auf dem Kanal nicht gefahren werden. Ausnahmen gab es nur, wenn der nächste Ort oder Hafen am Tage nicht mehr zu erreichen war, oder wenn im Winter die Gefahr des Einfrierens des Schiffes auf dem freien Kanal bestand und deshalb ein Hafen wie Kehlheim, Nürnberg oder Bamberg zum Überwintern erreicht werden mußte. Besondere Heimathäfen für die Schiffe gab es nicht. Nachts mußten die Schiffe beleuchtet sein. Die von Pferden gezogenen Frachtschiffe legten eine Strecke von täglich etwa 27 Kilometern zurück, die Motorschiffe etwa die doppelte Entfernung. Letztere wurden erst vom Jahre 1910 an auf dem Kanal verwendet; ihre Gesamtzahl war bis zu 30 Stück. Die Motorschiffe gehörten verschiedenen Spediteuren und fuhren meistens Stückgüter.

Charakteristisch für die Forchheimer Gegend sind die beiden etwa 4-5 Meter hohen Kanaldämme, in welchem oben der Kanalschlauch eingebettet ist. Die Kanaldämme bekamen durch das Wasser des Kanals genügend Feuchtigkeit, so daß an ihnen reichlich Gras wuchs. Dieses wurde durch die Kanalaufseher an Interessenten verpachtet und war, besonders während der beiden Weltkriege, ein willkommenes Grünfutter und Heu für Kleintierhalter. Da die Kanaldämme mit Obstbäumen bepflanzt sind, bringt das im Herbst auf den Bäumen ver steigerte Obst weitere Nebeneinnahmen. Selbst Fische gab es im Kanal in ziemlicher Menge und mancher Fischer hatte hier sein „Fischwasser“. Die Eisdecke des Kanals im Winter war mit Dauerpachtverträgen an

Bierbrauereien verpachtet, welche sich hier auf bequeme Weise ihren Eisbedarf holten. Das an beiden Kanalufern reichlich vorhandene Schilf lieferte im Herbst viel Streumaterial und war gleichfalls verpachtet. Einen indirekten Nutzen aber hatten viele am Kanal angrenzende Grundstücksbesitzer. Der Kanal war auf weite Strecken höher als die unten liegenden Äcker oder Wiesen und das durch die Kanaldämme ständig hindurchsickernde Wasser versorgte diese Grundstücke, besonders in trockenen Jahren, mit genügend Feuchtigkeit. Dadurch lieferten sie höhere Erträge.

Den wechselnden Verhältnissen des Kanals entsprechend wechselte auch seine Verwaltung. So bestand zuerst, 1845, eine eigene Kanalverwaltung in Nürnberg. Anschließend gehörte der Kanal zur Eisenbahn, danach zum Straßen- und Flußbauamt Nürnberg und dann zum Wasser- und Straßenbauamt Nürnberg. Später war das Straßen- und Flußbauamt in Bamberg für die Kanalverwaltung maßgebend und nach dem 2. Weltkrieg ist es bis heute das Wasserwirtschaftsamt in Nürnberg. So unterstand unser Kanal bis heute sechs verschiedenen Verwaltungseinrichtungen, von denen nur die erste für ihn selbständig war.

Über zehn Jahre sind nun vergangen, seitdem der Ludwig-Kanal hier trocken liegt, und noch ist anscheinend keine Bestimmung über sein endgültiges Schicksal gefunden worden. Die Kanalaufseher, meistens alte Kanalbetriebsbeamte, sind entweder pensioniert oder bereits verstorben. Wildes Unkraut bedeckt das Kanalbett, aber stellenweise wachsen schon Büsche von Saalweiden, um welche im Frühling Bienen summen.