

Schnabel, Lothar: Eine Wanderung längs der Reste des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanal im Jahre 1962
aus: "Die Oberpfalz", 58. Jahrgang 1970

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2002,
Vorbemerkung des Bearbeiters: Dieser sehr interessante Text von Herrn Schnabel wird durch Einfügen von Details aus der Baugeschichte des Kanals oder anderer vom Text berührter Themen ergänzt. Dies führt an verschiedenen Stellen zur Neufassung von Textpassagen und der Satzstruktur.
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

Eine Wanderung längs der Reste des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanal im Jahre 1962

Mit der Niederschrift möchte ich dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal ein bescheidenes Denkmal setzen.

Unser Ludwig-Donau-Main-Kanal gehört seit dem Kriegsende 1945 zu den historisch-technischen Geländedenkmälern, welche leider keinen praktischen Nutzen mehr haben. Man kann das nur bedauern.

In den letzten Kriegstagen wurde er an verschiedenen Stellen schwer beschädigt. Für die Ausbesserung der Schäden war damals kein Geld vorhanden. Das war gewissermaßen verständlich, denn Eisenbahnstrecken und Straßen gingen im Wiederaufbau vor. Aber die Kosten der Ausbesserung hätten sich schon bezahlt gemacht, wenn nur der Kohletransport nach Nürnberg auf dem Wasserweg vom Ruhrgebiet her gekommen wäre.

Gewiss, unser Ludwig-Donau-Main-Kanal ist im Vergleich zu neuen und modernen Kanälen klein und schmal, aber in Frankreich gibt es z.B. Kanäle, welche schmaler und mehr als 100 Jahre älter sind als unserer und immer noch benutzt werden.

Nachdem ich von Miltenberg am Main bis Kelheim an der Donau den Spuren des Limes entlangelaufen bin, warum sollte ich dann nicht wiederum von Kelheim nach Bamberg am alten Kanal laufen? Gesagt, getan. Die Wanderung war nicht immer schön, aber interessant, manchmal langweilig, und ein andermal höchst abwechslungsreich.

Ich will nun mit Bamberg beginnen und den Verlauf der Strecke, wie sich im heutigen Zustand (im Jahre 1961) befindet, schildern:

Zunächst noch ein paar technische Daten über den Kanal.

Er wurde zwischen 1836 und 1846 gebaut. Die Planung entwarf Oberbaurat Heinrich Freiherr von Pechmann. Der Kanal ist von Kelheim bis Bamberg knapp 173 Kilometer lang, (bis Bischberg am Main 178 Kilometer) und er hat auf dieser Strecke 100 bzw. 101 Schleusen.

Von Kelheim bis Dietfurt verläuft er größten Teils im ausgebaggerten Bett der Altmühl. Er ist 16 Meter breit und 11½ Meter tief. An seinen Ufern wurden 40.000 Obstbäume gepflanzt. Bamberg liegt 230 Meter, die Scheitelhaltung 417 Meter und Kelheim 338 Meter über dem Meer. Seine größte Höhe über Normal-Null erreicht der Kanal bei Schleuse 33 in Rübleinshof, Nähe Burgthann und er behält diese Höhe bis Sengenthal (Schleuse 32) südlich von Neumarkt auf einer Strecke von 24 Kilometern bei, dann beginnt der 83 Meter umfassende Abstieg bis zur Donau in Kelheim.

Vom Main her kommend verläuft er zuerst im breiten Bett der Regnitz bis unterhalb dem Bamberger Rathaus. Dort war der städtische Flusshafen "Am Kranen" angelegt. Von dort

zieht sich der Kanal durch den Nonnengraben, ursprünglich ein künstlich angelegter Hochwasserentlastungsgraben, bis zum sog. "Walkerspund" oberhalb vom Mühlwörth hin. Im Verlauf des Nonnengrabens war auch der Bamberger Kanalhafen mit 2 Kranen und einem großen Lagerhaus.

1912 erhielt Bamberg einen neuen Flusshafen nördlich der Altstadt an der Grenze zu Gaustadt, der sog. "Prinz Ludwig-Hafen", der nach 1950 erweitert nun auch Kanalhafen im Zuge der "Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße" wurde.

Gleich nach dem alten Bamberger Kanalhafen kommt die erste Schleuse mit der Nummer 100. Sie überwindet eine Höhendifferenz von etwa 31½ Metern und verbindet den Nonnengraben mit der Regnitz. Die Mauern der Schleusenkammer bestehen aus Sandstein und stehen etwa 4,70 Meter auseinander; die schweren Schleusentore sind aus Eichenholz gefertigt.

Die Schleusenwärterhäuser sind aus an dem jeweiligen Standort vorhandenen Baumaterial gebaut; im Fränkischen aus Sandstein, im Bereich des Juras aber aus Kalkstein und Backsteinen. Angelegt waren diese Dienstgebäude je nach örtlicher Situation in Trauf- oder Fontlage, d.h. entweder in Längsrichtung parallel zum Kanal oder mit der Giebelfront zum Kanal.

Die von Pechmann entworfenen Häuser sind sehr solid gebaut und boten ihren Bewohnern für die damalige Zeit ungewöhnlich viel Wohnfläche.

Vom Oberhaupt der Schleuse 100 an benutzt der Kanal den linken Regnitzarm.

Gegenüber der Schleuse 100 liegt eines der schönsten Häuser Bambergs, die "Concordia". Landschaftlich ist diese Fluss-Strecke sehr schön. Auf der Westseite (linkes Ufer) das teilweise bewaldete Steilufer und auf der Ostseite (rechtes Flussufer) der ehemalige Auenwald und jetzige "Theresienhain". Oberhalb vom Theresienhain bei Bamberg-Bug zweigt der rechte Regnitzarm nach Osten ab. Dieser Arm war das ursprüngliche von der Natur geschaffene Flussbett. Der linke Regnitzarm wurde im Mittelalter durch Menschenhand geschaffen um die lebenswichtigen Mühlen innerhalb der Stadtmauern betreiben zu können; der natürliche Arm diente danach zum gefahrlosen Ableiten der Regnitzhochwässer.

Ein Steg führt über den rechten Flussarm nach Bughof; nach Bug hinüber gelangte man nur auf einer Fähre, die damals ein meist fluchender Ruße bediente. Es war ein hübsches Bild, wenn man dort stand. Es erinnerte gewissermaßen an Biedermeier-Romantik. Als ich die Kanalwanderung 1962 unternahm, war die Fähre noch vorhanden. 1963 wurde eine massive Straßenbrücke nach Bug gebaut und die Fähre aufgelassen. 1964 war sie verschwunden.

Hier verließ der Kanal das Regnitz-Flussbett und stieg über die Schleuse 99 in sein eigenes Bett, das als "Stillwasserkanal" nun 139 Kilometer weit bis zur Altmühl unterhalb Schleuse 13 bei Dietfurt führte. Die Schleuse 99 ist noch vorhanden, liegt aber bereits trocken. Am Oberhaupt dieser Schleuse beginnt das ebenfalls trocken liegende Kanalbett, das sich teilweise noch als leichte Mulde, teils (bei Erlangen) nur noch auf der Karte angedeutet, bis zur Rangierbahnbrücke in Nürnberg/Gibitzenhof hinzieht.

Nach ein paar hundert Metern südlich von Bamberg/Bughof kommt aber die große Überraschung: Man steht an dem schon fast fertigen Bett des neuen "Rhein-Main-Donau-Kanals", der in diesen Bereich auf der Trasse des Ludwigs-Kanals verläuft. Große Bagger, standen im Frühjahr 1963 in der tiefen Mulde. Sie erinnern mich immer an Schrecksauriere der Vorzeit, die vor mehr als 200 Millionen Jahren lebten und deren versteinerte Reste im Feuerletten gefunden wurden. Kurz darauf machte ich eine Entdeckung. In der Lehmschicht des neu ausgehobenen Kanalbettes lagen schwarz verkohlte riesige Baumstämme, höchstwahrscheinlich aus dem Diluvium. (Diluvium, Eiszeit, veraltete Bezeichnung für das Pleistozän, ein Erdzeitalter). Natürlich nahm ich ein etwa faustgroßes Stück für meine geologische Sammlung mit.

In Höhe des Bahnhof Strullendorf überquert eine neugebaute Brücke das Kanalbett. Sie gehört zur neuen Zubringerstraße von Bamberg zur Autobahn Nürnberg-Würzburg. Nach dem aufgeschütteten Eisenbahndamm über dem alten Kanalbett beim Bahnhof Strullendorf – die Linie befährt der "Steigerwald-Express" – hörte der neue Kanalgraben auf und das alte, ausgetrocknete Kanalbett kam wieder zum Vorschein.

Auf der Westseite des Kanals erhob sich ein größerer Damm. Ich stieg hinauf und stellte zu meiner großen Überraschung einen Kanal fest, welcher die doppelte Breite des alten Kanals und Wasser führte. Ein Schiff war zwar nicht zu sehen, aber etwa 300 Meter nördlich davon ein Elektrizitätswerk (es ist das Laufwasserkraftwerk Hirschaid). Man konnte nun auf dem Damm zwischen dem Kraftwerkskanal und dem alten Schifffahrtskanal entlang wandern, um wenigstens Wasser zu sehen. Bald kommt man an Hirschaid vorbei, das am Ostufer des Kanals liegt, Hirschaid gegenüber, bei Sassanfahrt, mündet die "Reiche Ebrach" in die Regnitz; im Nordosten sieht man die "Friesener Warte".

Weiter geht die Wanderung. Man gelangt an eine Stelle, wo beide Kanäle, die Regnitz, Straße und Eisenbahn ganz nahe zusammenkommen. Bald darauf wird Altendorf sichtbar. Auf der anderen Seite liegt Seussling.

Am Westufer der Regnitz liegt eine Straße. Sie ist fast ohne Verkehr, nicht asphaltiert und windet sich "romantisch" durch das Tal. Ungefähr auf ihrer Trasse verlief eine vorgeschichtliche Altstraße.

Von Westen her ergießt sich die Aisch in die Regnitz. Das Tal der Aisch ist, ähnlich dem Regnitztal, sehr breit, seine Berghänge bestehen aus weichen Lettenschichten und Sandsteinen der Keuperzeit.

Wenn man weiter wandert, sieht man vom Kanaldamm aus, östlich der Straße zwischen Neuses und Forchheim (= B4) tiefe Sandgruben. In diesen Gruben befinden sich nicht nur feinkörnige Sandablagerungen, sondern auch kleine dunkle Steinchen. Betrachtet man diese näher, so erkennt man, dass sie – wegen ihrer teilweise schwarzen Farbe und Härte – unmöglich vom Keuper oder Jura herkommen können, sondern vom Frankenwald, wo es Urgesteine gibt, hier her verfrachtet wurden. Diese Feststellung ist nicht neu, sie wurde schon vor fast 103 Jahren von dem Geologen Neumayr entdeckt. Ihm zufolge floss die Regnitz (= der Ur-Main) vom Frankenwald kommend im heutigen Regnitz- und Rednitztal nach Süden zur Altmühl, in die sie in der Treuchtlingen Gegend einmündete und gemeinsam ihren Weg zur Ur-Donau nahmen.

Solche Betrachtungen kann man nur anstellen, wenn man am ausgetrockneten Kanalbett an seiner langweiligsten Stelle zwischen Hirschaid und Forchheim, aus wissenschaftlichem Interesse entlang wandert.

Bei Buckenhofen wird das Tal enger. Wie schon vorhin bei Neuses sind nun wieder bei Buckenhofen im Tal große Erdarbeiten zu sehen, welche anzeigen, dass hier eine Schleuse für den neuen Kanal gebaut wird; diese Schleuse wurde 1964 fertig gestellt.

Von Bamberg bis Forchheim gab es nur fünf Schleusen am alten Kanal. Der alte Forchheimer Hafen lag nördlich der Altstadt. Er liegt natürlich trocken da und ist Lagerplatz für den Straßenbau. Nun geschieht etwas, was man nur am alten Kanal machen konnte.

Forchheim hatte 1845 noch seine ganze prächtige Stadtbefestigung. Da eine Umgehung der Stadt durch den Kanal im Westen wegen der nahen Regnitz damals nicht möglich war, wurde der Kanal vom Hafen aus in einem 90-Grad-Winkel nach Osten geleitet und umging zwischen dem Bahnhof und der Stadtmauer – der Bahnhof wurde allerdings erst ein paar Jahre nach dem Kanal gebaut – in die Stadt.

Das Kanalbett ist heute noch, einschließlich der Wiesentbrücken, vorhanden.

Beim Weiterwandern hat man einige Zeit den schönen Ausblick auf die unbewaldete Ehrenbürg (= Wallberla) im Osten, die Albrecht Dürer so oft als Berghintergrund auf seinen Radierungen gebracht hat, allerdings fast immer mit dem Meer im Vordergrund.

Vom Kanal gibt's auch hier nicht viel zu sagen, nur das, das ein paar böse Buben das welke Gras am Kanaldamm anzündeten, so dass eine dichte Rauchfahne über der Landschaft lag, als ich des Weges kam.

Südlich von Baiersdorf - wir sind inzwischen unbemerkt von Ober- nach Mittelfranken gekommen – geht der Kanal unter der Bundesstraße 4 hindurch und man nähert sich wieder der Regnitz. Bei Möhren- und Oberndorf kann man im Sommer die schönen alten Wasserschöpfräder beobachten, die zu den seltenen, noch gebräuchlichen Denkmälern alter Technik gehören. Südlich von Bubenreuth überspannt eine der, man kann schon fast sagen "klassischen" Kanalbrücken aus Sandsteinquadern in Rustikaform mit

Rundbogen das jetzt trockene Bett.

Bei Erlangen war eine der bemerkenswertesten Kanalstellen. Die Regnitz fließt hier nahe am Erlanger Burgberg. Der Kanal zwängte sich zwischen Fluss und Straße in einem tiefen Einschnitt hindurch. Ursprünglich wollte man den Kanal hier in die Regnitz leiten und etwa 100 Meter weiter flussabwärts wieder in das eigenständige Kanalbett ausleiten. Für die kurze Zeit später gebaute Eisenbahn blieb kein Platz mehr, so dass diese in einem kurzen Tunnel durch den Berg geführt werden musste. So hatte Erlangen die Ehre, den ersten bayerische Eisenbahntunnel zu erhalten. Es wurde bereits 1843/44 für die damalige "Ludwigs-Nord-Süd-Eisenbahn" gebaut.

Der Kanaleinschnitt ist heute (1962) mit Erde aufgefüllt.

Vor der Bergwand steht das große Kanaldenkmal von Klenze und Schwanthaler, das ein für die damalige Zeit bezeichnende Inschrift trägt

"Donau und Main für die Schifffahrt verbunden, ein Werk von Carl dem Großen versucht, durch Ludwig I König von Bayern neu begonnen und vollendet. MDCCCXLVI" (1846).

Der Kanal zog nun in südlicher Richtung weiter. Heute ist davon nichts mehr zu sehen.

Auf seiner Trasse wurde die längst fällig gewesene Umgehungsstraße für Erlangen gebaut. Diese Erlanger Schnellstraße ist aber nur etwa 1 Kilometer lang, dann steht man wieder in der grünen Rasenmulde des ehemaligen Kanals. In weitem Bogen zieht er nun nach Bruck. Südlich der Straße Erlangen nach Bruck ist das Kanalbett wieder völlig eingeebnet. Im Winter 1961/62 stand das nun verschwundene Kanalwärterhaus und der Schleusenbaukörper ohne Erdummantelung, also völlig frei, da. Als ich im Frühjahr kam, um die Szene zu fotografieren, war alles bereits abgebrochen.

Die Straße Bruck-Tennenlohe und die Eisenbahn Erlangen-Herzogenaurach überqueren als großer Damm das Kanalbett, dann geht es weiter in südlicher Richtung. Links und rechts stehen Obstbäume. Einst waren es 40.000, in Worten vierzigtausend, die am Kanal standen. Böse Zungen behaupteten, dass der wirtschaftliche Wert der Obstbäume größer war, als der des Kanals selbst. Nach einer kurzen Strecke trifft man auf die Autobahn Würzburg-Nürnberg. Der Kanaldamm ist hier unterbrochen. 1965 wurde bereits an der Brücke für die Schnellstraße (= A73), der Frankenschnellweg) gebaut. Eltersdorf bleibt im Westen liegen. Auf der Ostseite, etwa 30 Meter vom Kanal entfernt, steht der große Egidiusstein im Acker, eines der schönsten Flurdenkmäler der Nürnberger Umgebung.

Im Kanalbett wächst nun teilweise viel Schilf, ein Zeichen, dass an seiner tiefsten Stelle noch Wasser ansteht. Bei Großgründlach, westlich der Neumühle, tritt er für kurze Zeit wieder in den Wald ein, das erste Mal seit Strullendorf. Nachdem er den Wald wieder verlassen hat, überquert ihn die Eisenbahnlinie Nürnberg-Bamberg.

Herboldshof bleibt westlich und Steinach mit seinem alten hohen Herrensitz, östlich liegen. Auch hier steht noch eine der klassischen Kanalbrücken. Kurz darauf kommt die letzte Schleuse (Nr. 81) vor Nürnberg und wiederum bald darauf erreichen wir Kronach.

Das kleine Dörfchen machte Geschichte durch den Kanal. Alle alten Fürther und Nürnberger wissen, dass der kluge Wirt von Kronach nach und nach drei Schiffe (Antonia, Carl und Hansi) bauen und seine Gäste von der Nürnberg/Fürther Stadtgrenze bei Doos bis vor seine Gastwirtschaft fahren ließ. Im Laufe der Zeit kamen so viele Menschen nach Kronach, dass die Gastwirtschaft stark vergrößert werden konnte.

Bei Kriegsbeginn am 3. September 1939 war es damit vorbei. Leider wird man diese idyllische Schiffsreise nie wieder machen können.

Was einstmals, besonders im Frühling, wenn die Obstbäume blühten, eine der schönsten Kanalstrecken war, bildet jetzt eine öde Vorstadtlandschaft, die nicht mehr Land und noch nicht Stadt ist. Südlich von Kronach ist der Kanal zugeschüttet. Der Fürther Kanalhafen und das darauffolgende Stück gleichen einer versumpften Abfallgrube.

Hier bei Fürth vereinigen sich Rednitz und Pegnitz zur Regnitz. Der Kanal führte über das tief eingeschnittene Pegnitztal auf einer doppelbogigen Steinbrücke. Der Name "Doos" an dieser Stelle kam von dem angeblich tosenden Wasserfall, der heute noch besteht. Die alte Straßenbrücke daneben, an welcher früher das Nürnberger Geleitrecht endete, lag zwischen der Kanal- und Eisenbahnbrücke.

Westlich vom Kanal wurde vor dem ersten Weltkrieg auf Veranlassung des Geologen Thürach nach Steinkohle gebohrt. Als man endlich auf Granit stieß, wusste man, dass die Bohrung fast vergeblich war. Ich sage fast, denn im Buntsandstein stieß man auf Wasser, welches sich als heilkräftige Eisenmineralquelle erwies. Die Fürther träumten schon von einem Weltbad, bauten Kuranlagen und Wandelhallen. Nach 1918 konnte sich aber kaum noch jemand eine Kur leisten und 1923 endete der Traum von "Bad Fürth in Bayern" mit dem Konkurs der Kurgesellschaft. Auf dem ehemaligen Kurgelände entstanden nach 1948 die "Grundig-Radiowerke" und nur der Name "Kurgartenstraße" erinnert noch an die Episode als Kurbad.

Um 1936 wurden nochmals Pläne für ein großes Kurbad entwickelt und in diesem Zusammenhang nördlich der Pegnitz am "Espan" eine weitere Heilquelle erbohrt und gefasst. Auch diesmal blieb das Projekt "Kurbad Fürth" nur ein Projekt und diese Quelle wurde um 1960 neu gefasst und eine reizvolle Anlage samt kleiner Trinkhalle als "Kleine Mainau" geschaffen.

Aber wieder zurück zum Kanal:

An der Felsenstraße, unterhalb der Kanalbrücke für die Fürther Straße war der Anlegeplatz der "Schlagrahmdampfer" der Gastwirtdynastie Demmert/Weigl aus Kronach.

An der sogenannten "Fürther Kreuzung" beim Bahnhof Doos stand noch vor kurzem eines der rundbogigen Kanalwärter-Häuschen aus Sandstein.

Es gehörte zur Schleuse 80. Der Kanal machte nun einen Bogen von etwa 90 Grad und lief in östlicher Richtung. Am Unterhaupt der Schleuse 79 überquerte die Sigmundstraße den Kanal; diese Schleuse ist die einzige mir bekannte Anlage mit Stahltores. Natürlich stammten diese Tore nicht aus dem Jahre 1840, sondern waren neueren Datums. Dann ging es in gerader östlicher Richtung weiter bis zum Nürnberger Kanalhafen. Obstbäume träumten ihr geruhames Leben links und rechts des trockenen Kanalbettes und ahnten noch nichts vom langsamen Bau der schnellen Straßen. Verträumt stehen auch die alten eisernen Kräne am noch wassergefüllten Kanalhafen. Auch ihre Tage sind gezählt und es ist fast ein Wunder, dass sie überhaupt noch da sind. Auf alten Ansichten sieht man häufig den Nürnberger Kanalhafen mit wimpelgeschmückten Schiffen und vorbeieilenden, rauchenden Lokomotiven, ein uns heute fremd anmutendes Bild im Biedermeier-Idyll. Nach Unterquerung der Straße nach Schweinau wendet sich der Kanal, der seit dem Kanalhafen wieder Wasser führt, nach passieren der Schleuse 76 wieder mehr gegen Süden bzw. Südosten. Westlich am Kanal liegt das 1903 in Betrieb genommene neue Gaswerk, das absichtlich damals neben dem Kanal angelegt wurde und trotzdem die meisten Kohlen nicht auf dem Wasser, sondern auf dem Schienenweg bezog.

Weiter zieht das nur auf der Sohle mit Wasser bedeckte Kanalbett nach Gibitzenhof zur Schleuse 75. Vom Oberhaupt dieser Schleuse ist der Kanal wieder vollständig gefüllt und unmittelbar am oberen Schleusenkopf sind die verfallenden Anlagen an der Schiffslände der Firma "DEMERAG" noch vorhanden. Nach Unterquerung des Westkopfes vom Nürnberger Rangierbahnhof bei der Minervastraße tritt der Kanal in den Bereich der Gartenstadt ein. Östlich am Kanal stehen die Siedlungshäuser der Gartenstadt, westlich davon dehnen sich (noch) Kiefernwälder aus. Die alte Steinbrücke führt die Kindermannstraße über den Kanal und verbindet den Südfriedhof mit den Vororten Maiach, Hinterhof und Eibach.

Von hier bis Worzeldorf ist der Kanal an schönen Sonntagen ein wahrer Pilgerweg nach Worzeldorf. In mäßigen Abständen unterbrechen die Schleusen 72 bis 69 die ehemalige Wasserstraße in diesem Abschnitt.

Zwischen Worzeldorf und Wendelstein sehen wir die Reste eines ehemaligen Wassertores, die man auf langen geraden Strecken manchmal findet. Es konnte bei Gefahr eines Dammbrechens geschlossen werden, so dass die Schäden durch das auslaufende Kanalwasser begrenzt wurden.

Nach prächtiger Waldwanderung kommt man schließlich nach Wendelstein. Einst hatte dieser Ort Bahnhof und Hafen. Heute legt kein Schiff mehr im Hafen an und der letzte Zug ist schon im Oktober 1955 abgefahren. Um beide Verkehrspunkte ist es still geworden; im Hafenbecken befindet sich noch Wasser, aber auf dem Bahnhofsgelände keine Schienen mehr.

Von Wendelstein ist es nun nicht mehr weit bis Röthenbach. Dort ist wieder eine Schleuse, Nr. 63. Am Unterhaupt dieser Schleuse wird von Norden, von Feucht her, der Gauchsbach-Leitgraben als Wasserspender in den Kanal geleitet. Bevor wir zum Schloss Gugelhammer und zum reizvollen Gauchsbach-Brückkanal kommen, passieren wir noch eine dieser romantischen Steinbogenbrücken nach französischem Vorbild, von denen es nur sieben Exemplare gegeben hat. Freundlicher Mischwald nimmt den Wanderer von beiden Seiten auf. Nach passieren der Schleusen 62 und 61 unterquert man die Autobahnbrücke für die Autobahn nach München. Unmittelbar nach der Autobahn folgt noch Schleuse 60 bevor der beeindruckende "Schwarzach-Brückkanal" den Kanal 17 Meter hoch über die Schwarzach führt. Für den Wanderer ist die Gastwirtschaft "Zum Brückkanal" nach weiter, anstrengender Wanderung ein wichtiger Rastplatz.

Die vorerwähnte Münchner Autobahn überquert unweit vom Brückkanal ebenfalls das Schwarzachtal. Die Autobahnbrücke ist in den letzten Kriegstagen 1945 gesprengt worden, ihre Trümmer bildeten einen Staudamm, der die Schwarzach mehrere Meter hoch anstaute, bis dieses Hindernis später wieder beseitigt wurde. Kurz nach dem Brückkanal kommt fast eine Schleuse hinter der anderen (Schleuse Nr. 59-33). Das führt dazu, dass nicht mehr an jeder Schleuse ein Wärterhäuschen ist, sondern dass ein Wärter mehrere Schleusen bedienen musste. Diese etwa 8 Kilometer lange Strecke mit ihren 21 Schleusen bis Pfeifferhütte (Schleuse 38) war dann auch der wundeste Punkt des ganzen Kanals und zwar aus dem Grund, weil die Durchfahrt dieser Schleusen sehr viel Zeit in Anspruch nahm (etwa 15 Minuten je Schleuse). Nicht zuletzt wegen dieser Steigung wird der neue Rhein-Main-Donau-Kanal nicht mehr entlang dieser Strecke gebaut werden. Sicher aber ist es der landschaftlich schönste Kanalabschnitt. Bei Pfeifferhütte überquert die Regensburger Straße (= B8) den Kanal an der Schleuse 38. Zwischen den Schleusen 36 und 35 führt ein bis 15 Meter hoher Damm den Kanal über das tief eingeschnittene Mühlbachtal. Dann geht er unter den Eisenbahnbrücken der Strecken Nürnberg-Regensburg und Burgthann-Allersberg hindurch. Drei Schleusen weiter, bei Schleuse 33, hat der Kanal seine größte Höhe mit 417 Metern über dem Meeresspiegel erreicht.

Es folgt nun mit 24 Kilometern die längste Kanalstrecke ohne Schleuse. Erst bei Sengenthal, südlich Neumarkts, folgt die Schleuse 32, die nun den Abstieg nach Süden zu einleitet. Im Winter, wenn der Kanal zugefroren ist, muss es herrlich sein, von Schleuse 33 bei Rübleinshof nach Neumarkt auf Schlittschuhen zu laufen. Aber es ist auch eine herrliche Tageswanderung zu Fuß am Wasser entlang. Gleich nach Schleuse 33 gelangt man auf einen Damm, der mit bis zu 31 Metern Höhe das Tal des Tiefenbaches beim Distelloch überquert. Der Kanal macht eine leichte Biegung und lässt Schwarzenbach nördlich liegen, ein Dorf im Landkreis Nürnberg mit vielen prächtigen Fachwerks-Bauernhäusern. Hart daneben liegt Dörlbach. Auch dieser Ort wurde durch den Kanal bekannt. Es ist ein bis 21 Meter tiefer und knapp 900 Meter langer Einschnitt durch die Ablagerungen des schwarzen Juras, in dem damals beim Bau viele Fossilien freigelegt wurden. Auch ein Ichthyosaurus (= Fischechse) wurde hier aus dem Lias ausgegraben. Kurz vor dem östlichen Ende führt eine hölzerne Brücke die Straße nach Grub über den Einschnitt. Einst muss es ein schöner Anblick gewesen sein, wenn man oben auf der Brücke stand und tief unter einem die Schiffe durchschwammen, die von einem Pferd gezogen wurden.

Weiter geht es an Rasch vorbei, das auch einen kleinen Hafen besaß, in dem die Güter, welche nach Altdorf bestimmt waren, ausgeladen wurden. Da der Kanal aus den Keuperwaldungen herausgetreten ist, wird der Blick in die Altdorfer Landschaft bei Rasch wieder offener. Aber bald darauf kommt nochmals kurz Wald. Der Kanal wendet sich zwischen Rasch und Unterölsbach südwärts und diese Richtung hält er bis Beilngries bei.

Hier an der Biegung oberhalb Unterölsbach war ein etwa 260 Meter langes Tunnel

geplant, das aber wegen der schwierigen geologischen Situation dort und den hohen Kosten dafür dann doch nicht gebaut wurde.

Es war an einem sonnigen Novembertag, als ich diese Wanderung machte. Eine Jagdgesellschaft in grüner Tracht saß auf einer Waldlichtung an einem lodernden Feuerchen und ließ es sich gut schmecken.

Oberölsbach und Haimburg kommen in Sicht. Schon hinter Rasch, kurz vor dem Ölsbacher Einschnitt, hat der Kanal Mittelfranken verlassen und beginnt seinen Weg durch die Oberpfalz. Zwei weitere hohe Dämme führen den Kanal über das Tal des Gruberbaches und über das des Kettenbaches; von hier sieht man schon den Kirchturm von Berg.

Westlich, gleich neben dem Kanal, ist eine verlassene und verwachsene Lehmgrube. Einstmals fanden sich hier (laut Hans Scherzer) die schönsten Versteinerungen aus dem Opalinuston. Heute ist alles verwachsen.

Die einst so mächtige Schwarzach, die den Kanal seit Wendelstein in mäßiger Entfernung bekleidete, nähert sich ihrem Quellgebiet.

Eine eigenartig gebaute Brücke in Holzwerk überspannt den Kanal, auch Wassertore sind ab und zu im Wasser zu sehen. Bald tritt man aus dem Wäldchen zwischen Richtheim und Bloomenhof. Vor einem liegt die Ziegelei "Bloomenhof" vor Neumarkt. Eine Seilbahn transportiert den Lehm aus den westlich vom Kanal liegenden Gruben über Felder Wiesen und dem Kanal zur Ziegelei. Die Fertigprodukte sind früher auf dem Kanal nach Nürnberg verfrachtet worden.

Im Süden taucht das Weichbild der Stadt Neumarkt mit seinem alles überragenden Kirchturm auf. An der Kreuzung des Kanals mit der Bundesstraße 8 vor dem Kanalhafen Neumarkt endet die (für mich) schönste Strecke des Kanals, die von Nürnberg bis hierher reicht. Die beste Wandermöglichkeit bietet sich, wenn man den Bahnbus von Nürnberg nach Wendelstein nimmt und von dort je eine Halbtagswanderung unternimmt, einmal nach Nürnberg/Südfriedhof oder Gibitzenhof und das andermal nach Pfeifferhütte läuft und am Bahnhof Burgthann in den Zug zur Rückfahrt nach Nürnberg einsteigt. Von dem eben genannten Bahnhof kann man auch in einer Tageswanderung nach Neumarkt am Kanal entlang wandern.

Die Strecken Nürnberg-Bamberg und Neumarkt-Dietfurt sind als Wanderungen nicht zu empfehlen. Teils sind die Treidelpfade überwachsen, besonders südlich von Neumarkt, teils ist eine Wanderung z.B. Fürth-Bamberg zu wenig abwechslungsreich. An der Bundesstraße 8 in Neumarkt liegt auch der Kanalhafen für die dortige Stadt, der aber jetzt auch hier nur noch Lagerplatz für den staatlichen Straßenbau ist. Bis zum Bahngleis der Strecke Nürnberg-Regensburg ist der Kanal wieder ohne Wasser. Die Eisenbahn überquert den Kanal auf einem Damm. Die Bahnbrücke wurde im Krieg beschädigt und nicht wieder aufgebaut.

Wenn man den Kanal von Neumarkt weiter nach Süden wandert, der nur noch teilweise Wasser führt und größtenteils vollkommen mit Schilfpflanzen überwuchert ist, gelangt man langsam aber sicher in eine künstliche Schlucht, dem "Buchberger Einschnitt", bei der selbst die Treidelwege so überwachsen sind, dass sie nicht mehr begehbar sind. Man bräuchte ein Buschmesser, um sich durch diesen Urwald durchhauen zu können.

Nach ein paar Kilometern, sobald man aus dieser Schlucht heraus ist, wird es wieder besser. Die Hochfläche oberhalb dieser Schlucht ist der eigentliche Scheitelpunkt des Kanals.

Bei Sengenthal kommt man auf die erste Schleuse (Nr. 32) seit Burgthann. Links und rechts versperrt nun dürftiger Kiefernwald die Aussicht nach beiden Seiten. Die Bundesstraße 299 und die Nebenbahnlinie Neumarkt-Beilngries-Dietfurt überqueren mehrmals den Kanal, erstmals kurz vor Greißelbach an der "Schlierfer Heide". Hier ist der Kanal nun wieder mit Wasser gefüllt und viele Angler warten an beiden Ufern darauf, dass ein Fisch anbeißt. Manche hatten sogar drei bis vier Ruten aufgestellt.

Man verlässt den Wald nun endgültig. Im Westen grüßt der Buchberg und die Sulzbürg herüber; Insel- oder Zeugenberge des Juras mit seltenen Pflanzen und einem keltischen Ringwall auf dem Buchberg und reicher geschichtlicher Vergangenheit auf der Sulzbürg (Geschlecht der Wolfsteiner).

Im 18. Jahrhundert drohten die Bayern, die in der ehemaligen Grafschaft Wolfstein-Sulzbürg gelegen evangelisch-lutherische Kirche zu schließen. In ihrer Bedrängnis wandten sich die Bürger Sulzbürgs an Friedrich II. von Preußen. Dieser teilte den Bajuwaren mit, dass, wenn die protestantische Kirche in Sulzbürg geschlossen werden sollte, er in Preußen dafür zwei katholische Kirchen schließen würde. Das half. Nun aber wieder zurück zum Kanal.

Westlich von diesem liegt die Ortschaft Mühlhausen. Das Sulztal ist hier noch nicht tief eingeschnitten, dafür aber sehr breit. Wieder kommt man an Stellen, wo Schilf den Kanal samt den beiden Treidelwegen überwuchert. Anscheinend gibt es keine Leute, die die Ziehwege benutzen, und Kanalwanderer wie ich sind wohl seltene Erscheinungen. Allmählich wird das Tal dann doch etwas enger. Es war Herbst, die Apfelbäume an den Kanalufeln trugen reiche Ernte, und von dem Angebot dieses "Wirtes wundermild" aß nicht nur ich, ein Bäuerlein der Umgebung kam gleich mit dem Handwagen und klaubte die Äpfel in bereitgestellte Säcke.

Bald taucht die Flachsröste Berching auf, und dann war es nicht mehr weit in dieses prächtig erhaltene "Rothenburg der Oberpfalz". Da ich noch einige Zeit auf den Zug warten musste, wanderte ich durch das mittelalterliche Städtchen. Gleich am Bahnhof, östlich der Sulz liegt die "Vorstadt" mit der Kirche St. Lorenz. Diese Kirche besitzt sehr wertvolle Tafelaltäre eines Meisters der Donauschule, Albrecht Altdorfer nahestehend. Über die Sulzbrücke mit ihrem hl. Nepomuk ging es dann durch das alte Stadttor zum Marktplatz. Dieser zeigt die typische bayerische Stadtanlage des 13. Jahrhunderts, in der die Hauptverkehrsstraßen an ihrem Schnittpunkt sich zum Marktplatz erweitern. Das Rathaus liegt in Berching nicht mitten am Marktplatz, sondern wie auch die Stadtpfarrkirche etwas abseits von dem Platz mit seinem lebhaften Verkehr. Das Kopfsteinpflaster stört nicht, ebenso wenig der Stadtbach, der eingefasst, aber offen durch das Städtchen und mitten über den Marktplatz fließt. Zu den sehenswertesten Bauten gehört jedoch die Stadtmauer mit den, besonders im nördlichen Teil befindlichen zahlreichen Türmen, von denen einer fast chinesisch anmutet. Die nächste Kanalwanderung führte dann weiter südwärts. Straße, Bahn und Kanal rücken streckenweise nahe zusammen. Der Kanalgraben ist meist völlig verwachsen oder versandet, oft beides. Nach der Schleuse 23 am südlichen Rand von Berching kommt wieder für eine größere Strecke keine Schleuse mehr.

Das schön gelegene Kloster Plankstetten grüßt vom westlichen Talrand herüber. In der Ferne taucht langsam Schloss Hirschberg am Bergrand über Beilngries auf. Der Beilngrieser Kanalhafen, jetzt geschlossener Lagerplatz der Straßenmeisterei, wird umgangen. Unterhalb vom Kanal, der hier auf halber Höhe über die Geröllhalden des Otterbühl hoch über Beilngries verläuft, liegen der alte (Inbetriebnahme am 1.6.1888) und der neue Bahnhof (Inbetriebnahme 1929). Dieser neue Bahnhof war notwendig geworden, als zwischen 1929 bis 1935 die "Altmühltalbahn" von Eichstätt kommend mit der "Sulztalbahn" von Neumarkt verbunden wurde. Da die Altmühltalbahn Eichstätt-Kipfenberg schmalspurig ausgeführt worden war, die Sulztalbahn aber regelspurig, wurde die Umspurung auf Regelspur von Kinding nach Eichstätt abschnittsweise durchgeführt. Ab 1935 konnte dann die gesamte Strecke von Eichstätt/Bahnhof bis Beilngries (und weiter nach Neumarkt) mit regelspurigen Zügen befahren werden.

Der Kanal mündet aber hier in Beilngries noch nicht in die Altmühl, sondern führt in einem weiten Bogen am Fuße des Ottersbühls aus dem Sulz- in das Ottmaringer Tal nach Dietfurt. Dieses heutige Trockental war das ursprüngliche Flusstal der Sulz zur Altmühl. Die Donau floss ursprünglich, nachdem sie sich mit dem auch heute noch wasserreichen Lech verbunden hatte, durch das heute trockene Wellheimer Tal in Richtung Dollnstein und von dort in dem heutigen Altmühltal nach Eichstätt, Kinding, Beilngries nach Kelheim. Der Talboden lag höher als heute. Der Arzberg im Osten von Beilngries trennt noch heute die Täler der Ur-Sulz und der Ur-Donau zwischen Beilngries und Dietfurt. Der Wochenendhaus-Bazillus hat glücklicherweise im Ottmaringer Tal wegen seiner verkehrsmäßig abgelegenen Lage noch nicht um sich gegriffen. Möge es auch weiterhin so bleiben.

Der Kanal ist versumpft, und verwachsen, die Treidelwege kaum begehbar. Die Straße Beilngries-Kevenhüll überquert den Kanal östlich von Beilngries und erklimmt die

Hochebene, auf der dieser Ort liegt. Dann wird es still bis Ottmaring. In dem knapp 3 Kilometer langen Abschnitt befinden sich jedoch 6 Schleusen: von Nr. 22 bis Nr. 17 am südlichen Ortsrand von Ottmaring. Ein alter eichstädtischer Grenzstein mit Bischofsstab steht am Kanalrand. Am Ende des Ottmaringer Tales, bei Töging trifft der Kanal wieder auf Straße (B299) und Eisenbahn (Strecke Neumarkt-Beilngries-Dietfurt).

Diese Verkehrswege überqueren den Kanal auf Brücken. Von hier ist es nunmehr etwa 400 Meter bis zum Oberhaupt der Schleuse 13, welche die Kanalschiffe einst aus der Altmühl in den Kanal hob oder sie umgekehrt aus dem Stillwasserkanal in die Altmühl absenkte.

Das stehende Wasser des Kanals vermischt sich am Unterhaupt der Schleuse 13 mit dem Wasser der Altmühl; nach ein paar hundert Metern ist man in dem Städtchen Dietfurt. Von Dietfurt nach Kelheim sind es aber noch 34 Kilometer. Der Fluss ist schiffbar gemacht, wofür weitere 11 Schleusen angelegt wurden.

Eine Wanderung ist im Altmühltal wegen seiner landschaftlichen Schönheit sehr lohnend. An einem schönen Herbsttag, die Buchen hatten schon goldgelbes Laub und die Herbstzeitlosen waren bereits wieder im Verblühen, fuhr ich mit dem Bimmelbähnchen von Neumarkt langsam, aber sicher nach Dietfurt.

Wie schon vorhin erwähnt, ist nördlich von Töging der bischöflich/eichstädtische Grenzstein. Auch heute ist dies die Grenze zwischen den Landkreisen Beilngries und Riedenburg. Nun war ich also in Altbayern im ehemaligen Landgericht Dietfurt. Die Stadt selbst hat das typisch oberpfälzische Aussehen: Die Kirche mit spitzem gotischen Kirchturm. Die Bürgerhäuser und das mitten auf dem Marktplatz stehende Rathaus sind aus Jura-Bruchsteinen zusammengefügt, verputzt und meistens weiß gestrichen. Die alten Häuser haben dicke Mauern und verhältnismäßig kleine Fenster, vor denen meist Bäume stehen. Die Straßen sind ebenfalls mit weißen Kalksteinen gepflastert, was dem ganzen Stadtgefüge ein holperiges, aber urheimisches Aussehen verleiht.

Aber nun wieder zur Altmühl und zum Kanal.

Ein Fluss mit nicht allzu großem Gefälle windet sich meist mit weiten Schlingen durch das Tal wie einst der alte Mäander in Kleinasien. Des Kanales wegen wurde daher die Altmühl ab Dietfurt vor hundertfünfundzwanzig Jahren, so gut es ging, begradigt. Am ganzen Streckenverlauf der Altmühl bis Kelheim kann man deshalb viele erluntenstane Altwässer der Altmühl entdecken, die vom Fluss abgeschnitten sind. Von Dietfurt bis Riedenburg geht der Treidelweg am Nordufer, ab Riedenburg dann bis Kelheim am Südufer.

Meine Wanderung begann an der ehemaligen Rothmangmühle bei Dietfurt. Dann ging es weiter an der Mündung der "Weißen Laaber" vorbei nach Griesstetten, dessen barockes Wallfahrtskirchlein anmutig auf dem gegenüberliegenden Ufer liegt. Mittags machte ich Rast am Fuße des Wolfsberges, und da ich an diesem Tage nicht bis Kelheim, sondern nur bis Riedenburg zu gehen vorhatte, bestieg ich diese Höhe. Über einen Anger, auf welchem viele Silberdisteln wuchsen, ging es durch einen Buchen- und Kiefern-mischwald bergauf. Zu meiner großen Überraschung entdeckte ich nun einen Ringwall, der besonders im Westen gut und hoch erhalten ist. Es ist anzunehmen, dass er keltischen Ursprungs ist, aber genaues kann ich nicht sagen, da ich ihn in noch keiner Literatur beschrieben gefunden habe. Auch den zahlreichen, voneinander abschreibenden Wanderbuchverfassern der letzten hundert Jahre scheint er noch nicht aufgefallen zu sein. Von einem Felsen an seiner Nordspitze genoss ich einen guten Rundblick auf den Talkessel von Dietfurt.

Nun kam ich zur Kilometersäule 3 (am Beginn des Kanalkilometers 30; bezeichnet den Abschnitt zwischen Kilometer 30,000 und 39,999. Diese 17 Säulen standen immer am Beginn der nächsten 10 Kilometer) und bald darauf kam ich zur ersten Altmühlschleuse Nr. 12 südlich von Mühlbach. Die Schleusen und Wärterhäuschen sind in ihrer Bauart genau so wie die vorhergehenden Schleusen. Da man es jedoch hier mit einem kanalisiertem Fluss zu tun hat, der gelegentlich Hochwasser führt, geht um die Schleuse noch ein Wasserarm der Altmühl, den bei Niedrigwasser ein Wehr genügend absperrt. Alle 12 Altmühlschleusen einschließlich der Wehre sind in einem gutem Zustand und eine Schifffahrt mit 120-Tonnen-Schiffen bis Dietfurt könnte jederzeit wieder aufgenommen werden.

Beim Weiterwandern hatte ich ein seltenes Naturerlebnis. Etwa 200 Meter vor mir sah ich ein paar große Vögel auf einem Ast unmittelbar über dem Wasser sitzen. Beim Näherkommen flogen sie nacheinander auf und über die Wiese mit weitem Flügelschlag davon. Es waren Fischreiher, die ich hier nicht vermutet hätte.

Bald kam ich zur nächsten Schleuse (Nr. 11) bei Meihern, um welche ich einen großen Bogen machen musste, da mir gleich drei schwarze Köter – nicht gerade Rassehunde – bellend und zähnefletschend entgegensprangen. Oberhalb von Meihern liegt der Flügelsberg mit seiner Burgruine. Was mir weniger gefiel, war das neue Haus, welches man dort oben hingebaut hat.

Es war schön, im Tal dahin zu wandern. Die Witterung war nicht zu heiß und nicht zu kalt. Von beiden Seiten her ist das Tal von hohen Bergflanken eingesäumt, über deren Baumwipfel ab und zu Dolomittfelsblöcke emporragen.

Die nächste Schleuse (Nr. 10) erreichte ich bei Untereggersberg. Hoch oben auf der Höhe steht das feste Schloss Eggersberg aus dem 17. Jahrhundert. Hier könnte man über den Berg leicht und schnell nach Riedenburg kommen. Aber ich wollte ja am Kanal entlangwandern, und so musste ich die große Fluss-Schleife um den Speckelsberg herum gehen. Zwischen Gundelfing und Riedenburg - St. Anna wird eine neue breite Altmühltalstraße gebaut. Die alte Straße ging vom Südwestufer der Altmühl weit ab vom Fluss nach Gundelfing. In den nächsten 10 Jahren wird es aber im Altmühltal noch mehr Veränderungen geben, wenn die "Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße" zum, "Europa-Kanal" ausgebaut ist, aber nach meiner Ansicht wird eine verbreiterte Altmühl die landschaftliche Eigenart des unteren Altmühltales nicht verschlechtern. Das romantische Kirchlein von St. Agatha bei Gundelfing bleibt hoffentlich erhalten.

Gegen Abend kam ich nach Riedenburg, dessen Burg und Ruinen ich schon von weitem sah. Die Häuser sind eng an den Berg geschmiegt. Die Burg Rosenberg und die Ruinen Drachenstein und Rabenfels sind einer näheren Besichtigung wert, aber ich war zu müde, jetzt noch dorthin hinaufzusteigen. (Riedenburg sollte man für sich eine Reise widmen. Man müsste, wenn man einen besonderen Kunst- und Kulturgenuß empfangen will, ruhig eine Fußwanderung von Kelheim nach Riedenburg machen, aber sich – einschließlich der Stadtbesichtigung – mindestens drei Tage Zeit lassen. Meine Wanderung galt aber diesmal dem verschwindenden Ludwig-Donau-Main-Kanal).

Am anderen Morgen entdeckte ich zu meiner großen Freude ein Schiff, welches neben der neuen Altmühlbrücke angelegt hatte. Aus ihm wurden Baumaterialien ausgeladen. Wie ich später erfuhr, schwimmt es leider nicht weit herum, sondern ist in Riedenburg fest stationiert. Ab der Brücke geht der Treidelweg nun am Südufer. Bald kommt wieder eine Schleuse (Nr. 8) im üblichen Baustil. Ihr gegenüber befindet sich der Bahnhof von Riedenburg. Diese Nebenbahn führt durch das Schambachtal nach Ingolstadt. Der Bahnhof liegt daher günstig auf der Südseite des Tales. Leider wurde in den zwanziger Jahren versäumt, die Strecke weiter nach Kelheim zu bauen.

Geruhsam geht es nun immer am Waldrand entlang in Richtung Kelheim. Gegenüber zeigt sich zuerst das Eicholdingerschlösschen, dann folgt die Emmentaler Kapelle und schließlich der Ort Prunn.

Jugenderinnerungen wurden wach. Als kleiner Bub war ich mit meinen Eltern 1936 eine Woche dort in den Ferien.

Schloss Prunn, das auf einem steilen Felsen über Nußhausen liegt, sieht man schon von weitem. In den letzten Jahren wurde es instand gesetzt und mit einem Wappen nach Schweizer Art geschmückt, das ein weißes Ross auf rotem Grund zeigt. Zwischen Prunn und Nußhausen war wieder eine Schleuse (Nr. 6), die nächste (Nr. 5) bei Kastlhof.

Das Tal wird nun immer enger, und die Felswände zu beiden Seiten werden steiler. Die steilste Felswand befindet sich über dem Markt Neuessing (= die "Essinger Wänd"). Die Holzbrücke über die Altmühl steht unter Denkmalschutz. Die Brücke und das Tor von Neuessing gehören zu den schönsten Ansichten, die man immer wieder in Büchern über das "romantische" Deutschland findet. Dahinter ist die steile Felswand, die durch Burg Randeck bekrönt wird. Matthäus Merian fertigte vor über dreihundert Jahren schon eine Zeichnung dieses Marktes an, dessen Aussehen sich danach nur wenig verändert hat. Leider hat der Turm der Burg Randeck vor etwa hundert Jahren einen Zinnenkranz

bekommen, der nicht darauf passt. Ein Dach wie auf dem Turm von Schloss Prunn wäre besser angebracht.

Wo Neuessing liegt, kann Altessing nicht weit sein. Das Tal wird wieder breiter, und nach kurzer Wegstrecke an der nun schon sehr breiten Altmühl kommt man in der Tat zu einem Dorf Altessing, dessen Laternengekrönte Kirchturmspitze einem schon von weither auffällt. Die Inneneinrichtung soll sehr interessant sein, aber leider waren die Türen der Kirche fest verschlossen.

Die Wasserstraße verlässt hier auf etwa einen Kilometer die Altmühl und bildet wieder einen echten Kanal, an dessen Ende sich die Schleuse 4 befindet. Dieser Seitenkanal war notwendig, da am Flusslauf der Altmühl, südlich von Altessing, der inzwischen eingegangene Eisenhammer Schelleneck lag. Er nützte die Wasserkraft der Altmühl aus und war zur Zeit des Kanalbaues so wichtig, dass er damals nicht aufgelassen werden konnte. Am Anfang und Ende des Seitenkanals führt ein nicht gerade schöner, aber schon wieder historisch gewordener eiserner Steg über die Altmühl. Hier machte ich meine Mittagsrast.

Es folgt die letzte Wegstrecke: Auf der gegenüberliegenden Talseite (der östlichen) wurde das Tälchen mit der Tropfsteinhöhle "Schulerloch" sichtbar, in welcher die einzige altsteinzeitliche Ritzzeichnung Süddeutschlands, die wahrscheinlich einen Steinbock darstellt, gefunden wurde. Das Tal ist wieder enger geworden. Kurz darauf stößt man auf die Weiler Ober- und Unterau.

Südlich Gronsdorf befindet sich noch mal ein etwa 1.000 Meter langer Kanal seitlich der Altmühl. Dann wird mit Schleuse 2 die vorletzte Schleuse erreicht. Die ersten Häuser von Kelheim zeigen sich, und auf der Höhe des Michelsberges ragt die Befreiungshalle, ein Werk Leo von Klenzes.

Der Kanal verlässt nun die Altmühl vollends, biegt nach Süden ab und erweitert sich kurz darauf, nach passieren einer Straßenbrücke, zum Kelheimer Kanalhafen. Dort waren kleine Motorboote festgemacht, ein Zeichen dafür, dass er noch heute benutzt wird. Die Schleuse Nr. 1 und ein Hochwassersperrtor zur Donau schließen das Ende oder den Anfang, wie man es nimmt, des 177 Kilometer langen Kanals zwischen dem Main und der Donau ab.

Damit war ich am Ende meiner Kanalwanderung zwischen Bamberg bis Kelheim.

Ich machte sie Stück für Stück an Wochenenden. Wenn man den Weg in einem Stück macht, braucht man mindestens 9 Tage, laut amtlicher Beschreibung von 1845 rund 47 (!) Stunden