

Wolf-Dietrich Nahr

MENSCHEN AM ALTEN KANAL

Leben an König Ludwigs Wasserstraße



BUCH- UND KUNSTVERLAG OBERPFALZ

Wolf-Dietrich Nahr

MENSCHEN AM ALTEN KANAL

Leben an König Ludwigs Wasserstraße

BUCH- UND KUNSTVERLAG OBERPFALZ



Für uns, die Battenberg Gietl Verlag GmbH mit all ihren Imprint-Verlagen, ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Teil unserer Unternehmensphilosophie. Daher achten wir bei allen unseren Produkten auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Dieses Buch wurde auf FSC®-zertifiziertem Papier gedruckt. FSC (Forest Stewardship Council®) ist eine nicht staatliche, gemeinnützige Organisation, die sich für die verantwortungsvolle und ökologische Nutzung der Wälder unserer Erde einsetzt.

Unsere Partnerdruckerei kann zudem für den gesamten Herstellungsprozess nachfolgende Zertifikate vorweisen:

- Zertifizierung für FOGRA PSO
- Zertifizierungssystem FSC®
- Leitlinien zur klimaneutralen Produktion (Carbon Footprint)
- Zertifizierung EcoVadis (die Methodik besteht aus 21 Kriterien in den Bereichen Umwelt, Einhaltung menschlicher Rechte und Ethik)
- Zertifikat zum Energieverbrauch aus 100% erneuerbaren Quellen
- Teilnahme am Projekt „Grünes Unternehmen“ zum Schutz von Naturressourcen und der menschlichen Gesundheit

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.dnb.de>> abrufbar.

1. Auflage 2022

© 2022 Battenberg Verlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH

ISBN 978-3-95587-088-1

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages ist es nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf fotomechanischem oder elektronischem Weg zu vervielfältigen.

Weitere Informationen zum Verlagsprogramm erhalten Sie unter:

www.battenberg-gietl.de

I N H A L T

Vorwort	7
Essay: Menschen am Kanal – Majestät, Macher, Mechanikus	9
Hans Luber: Pferdemann und Treidelexperte – Eine Schiffsreise wie im 19. Jahrhundert	29
Schiffsreiter am Ludwigskanal: Das Strohlager mit Treidelpferden geteilt	32
Helmut Beyer: Wirt im Schleusenwärterhaus – Seiteneinsteiger im idyllischen Kanal-Café	38
Der Ludwigskanal als Eislieferant – Knochenarbeit für ein kühles Bier	42
Rudolf Zitzmann: Ein Leben für den Kanal – Voller Körpereinsatz an der Wasserstraße	48
Häfen des Ludwigskanals: Tore zur kleinen Welt – Großer Schiffsverkehr als schöner Mythos	51
Silvia und Roland Jähnigen: Kunst am Kanal – Beton gießen bei Eiseskälte	55
Thomas Plagemann: Kanal-Ombudsmann – Wer das Denkmal wirklich schützt	58
Schleusen des Ludwigskanals – Einhundert Hebewerke überwinden die Wasserscheide	62
Richard Schuller: Kanal-Saubermann – Tausende Kilometer mit der Abfallzange	74
Schiffe vom Alten Kanal: Verhökert, zerbombt, revitalisiert – Spurensuche kreuz und quer durch Deutschland	77

Manfred Kimmig posthum – Privatgelehrter Lobbyist des Alten Kanals	83
Bilderseite Schleusenhäuser – Am Ludwigskanal	87
Nina Lang: Anglerin – Von Tintenfischen und Wallern	95
Historische Dokumentation „Pittoreske Ansichten“ – „Der Weltverkehr nimmt seinen Lauf über den Kontinent“	98

VORWORT

Viele Jahre habe ich an Orten gelebt und gearbeitet, an denen der Ludwig-Donau-Main-Kanal zwar einmal existiert hatte, aber schon Vergangenheit war. In Erlangen und Nürnberg ist die historische Wasserstraße längst überbaut und zugeschüttet, viele Kanalbauten sind platt gemacht. Es bedurfte eines beruflichen Wechsels nach Neumarkt in der Oberpfalz, um in einen Landstrich zu kommen, in dem das künstliche Gewässer, Brücken, Schleusenhäuser und Schleusen in weiten Teilen erhalten geblieben sind. Und obwohl der ehrwürdige Vorläufer des Rhein-Main-Donau-Kanals als Wasserstraße für Schiffe längst ausgedient hat, übt er eine unwiderstehliche Faszination aus: Die zahllosen romantischen Ensembles des Gründerjahrhunderts strahlen eine starke Magie aus, die die fotografische Zuwendung geradezu herausfordert.

Ab 2011 habe ich den Kanal bei vielen Exkursionen ins Altmühl- und Sulztal auf den Film gebannt, ja, auf den Film und nicht auf eine digitale Speicherkarte. Mit einer analogen Mittelformatkamera habe ich versucht, dieses Magische ins Bild zu setzen. Entstanden ist eine ansehnliche Fotosammlung, deren „Best of“ in diesem Buch zum ersten Mal veröffentlicht werden. Und über die Jahre habe ich als Redakteur der Neumarkter Nachrichten außerdem viele Geschichten über den Ludwigskanal veröffentlicht.

2021 war dann das Jubiläumsjahr „175 Jahre Ludwig-Donau-Main-Kanal“ der Anlass, einen lange gehegten Plan umzusetzen: „Menschen am Kanal“ sollten gefunden und für die Zeitung porträtiert werden. Die Zeitungsserie mit sieben Teilen – analog und Schwarzweiß selbst fotografiert – habe ich für diese Buch um ein Porträt des verstorbenen Kanal-Privatgelehrten Manfred Kimmig ergänzt.

Im einleitenden Essay „Majestät, Macher, Mechanikus“ geht es auch um Menschen, um die Protagonisten König Ludwig I., den Kanalbaumeister Heinrich von Pechmann und das Technikgenie Johann Wilhelm Spaeth. Generationen von Schleusenwärtern haben über Jahrzehnte an der über 170 Kilometer langen Wasserstraße Regie geführt. Meine Kamera war auf viele der noch existierenden Schleusenhäuser gerichtet. Im 19. Jahrhundert hat Alexander Marx Kanal-Szenen von Kelheim bis Bamberg in Stahlstichen verweigert – die historische Zeitreise mit der Kamera führte an die Orte, die einst den Künstler in Kelheim, Erlangen und Bamberg angezogen haben.

Ein früherer hochrangiger Denkmalschützer hat den Alten Kanal einmal als „nutzloses“ Denkmal bezeichnet. Widerspruch: Bis heute ist der Alte Kanal auch ohne Schiffsverkehr höchst nützlich, als idyllische Wasserwelt, als Erholungsraum für Jogger, Angler, Badende, Wanderer, als Kraftquelle, an die man sich zurückziehen kann, wenn man der Hektik des Alltags entkommen will.

Dr. Wolf-Dietrich Nahr im März 2022

Main

BAMBERG

2 Schleuse 94/Eggolsheim
Veranstaltungslocation

NÜRNBERG

Schleusenwärterhaus/
Liegeplatz der Alma Viktoria



2 Hafen Neumarkt/Oberpfalz

3 Schleuse 31 Greißelbach
(wird restauriert)

Schleuse 25

4



(trocken)

5 Lände Berching

Hafen Beilngries

6

Schleuse 22

7

Schleuse 14

8

Prunn/Wehranlage

9

Schleuse 5

10

11

KELHEIM/
Hebebrücke/
Schleuse/Hafen



nordöstlich von
Beilngries (trocken)



Schleusenwärterhaus
(Keltendorf Alcmona)



bei Kastlhof/Wehr und
Schleusenwärterhaus (als
„Biotop“ eingezäunt und
offiziell nicht zugänglich)



Donau

Donau

ESSAY: MENSCHEN AM KANAL

MAJESTÄT, MACHER, MECHANIKUS

König Ludwig I. erschuf den nach ihm benannten Kanal zwischen dem Main und der Donau. Warum? Weil er es konnte. Der Wittelsbacher gilt immerhin als der letzte souverän und absolut regierende Monarch in Bayern. In dieser Rolle blieb der Regent ambivalent: Erst liberal und erstaunlich freizügig auftretend wandelte sich Ludwig I. unter dem Eindruck des sogenannten Vormärzes zum Reaktionär, der die zaghaft sprießenden Bürgerrechte wieder zurückzudrehen versuchte. Der Frauenlieb-ling scheiterte letztlich nicht an der Affäre mit der schillernden Tänzerin Lola Montez, sondern an den immensen innenpolitischen Spannungen, denen das Königreich Bayern im Revolutionsjahr 1848 ausgesetzt war – nicht ohne nach der formal freiwilligen Abdankung seinen nachfolgenden Sohn Maximilian II. zur Umsetzung eines Reformprogramms zu zwingen. Ein Akt, der aus der machtvollkommenen Monarchie in Bayern eine an die Verfassung gebundene machte. Es entstand eine durchaus vordemokratische, rechtsstaatlich orientierte Staatsform.

Und auch in Bezug auf den Kanalbau blieb Ludwig I. widersprüchlich. Einerseits stand der König der aufkommenden Industrialisierung seines Reiches durchaus kritisch gegenüber und zeigte Einstellungen, das bestehende, landwirtschaftlich geprägte Wirtschaftssystem Bayerns schützend zu bewahren. Andererseits erkannte der Wittelsbacher, welche enorme Bedeutung funktionierende Verkehrswege für einen florierenden Handel, ein reges Handwerk und entstehende Industrieunternehmen hatten – in einem Bayern, dessen Straßennetz bessere Feldfahren waren und das eine Reise von Norden nach Süden und umgekehrt zu einer tagelangen Nervenprobe machte. Während die Postkutschen des 19. Jahrhunderts Briefe, Pakete und Menschen mit etwas Zeitpolster von A nach B transportieren konnten, mussten Kaufleute und andere Gewerbetreibende schier verzweifeln, wollten sie große Warenmengen oder schwere Fracht schnell und einigermaßen kostengünstig in die nächste größere Stadt transportieren. Motorisierte Lastwagen waren noch nicht hergestellt. Und so blieben den Gewerbetreibenden nur Pferdefuhrwerke oder Ochsenkarren, um Güter effektiv weiterzubringen.

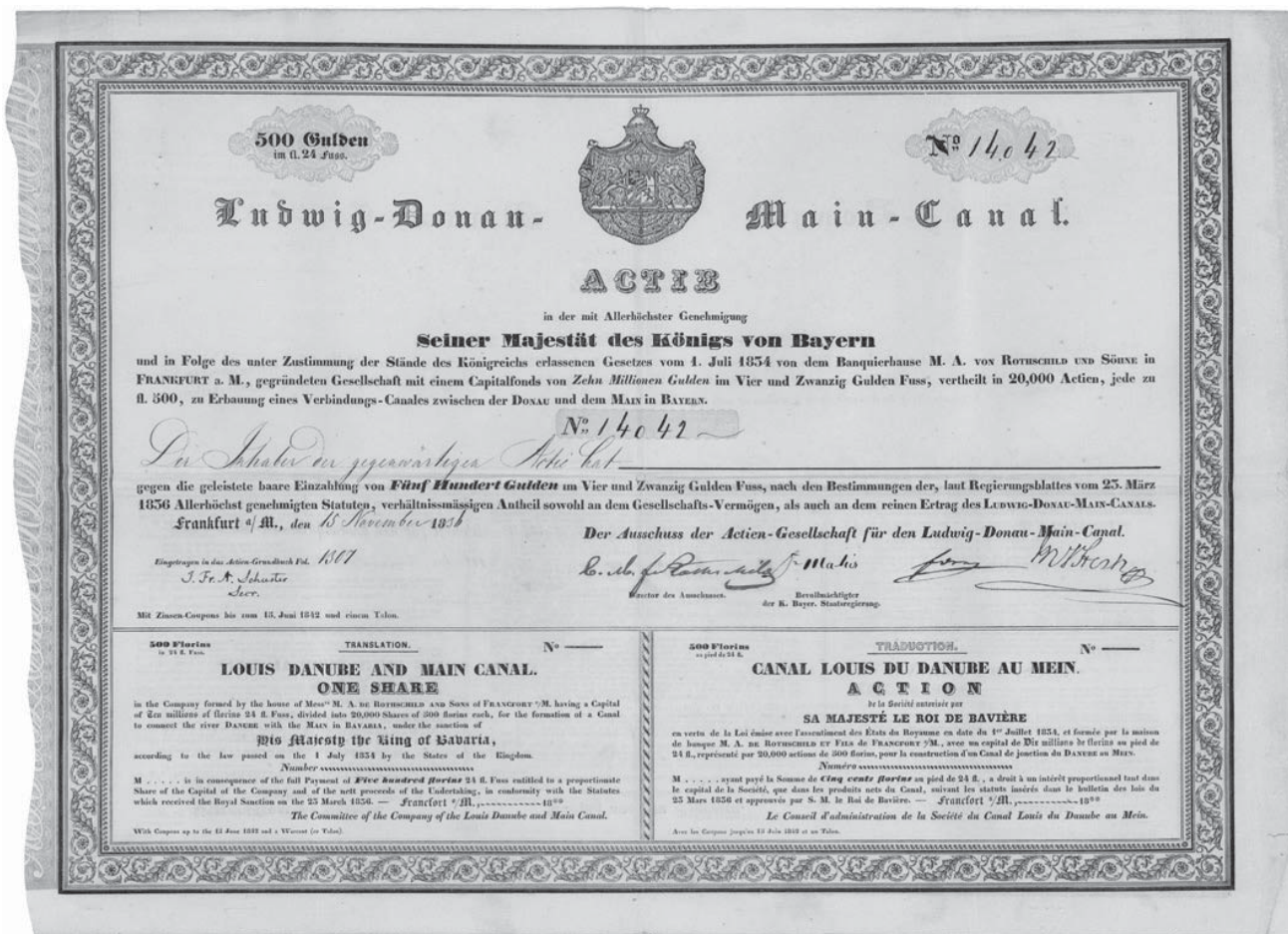
Der Machtmensch Ludwig I. hatte die Visionen seiner Zeit verinnerlicht: Die Urväter des Kanalprojektes dachten in wahrlich internationalen Dimensionen, einer epoche-



*Der Ludwigskanal bedarf
auch ohne Schifffahrt der
immerwährenden Pflege,
sonst holt ihn sich die
Natur zurück.*

*Einhundert Schleusen
hatten die historischen
Kanalschiffe auf der
Fahrt von Kelheim nach
Bamberg zu passieren.*





Mit dieser Kanalaktie konnten sich Kommunen und Private an der Finanzierung des Ludwigskanals beteiligen.

machenden Verbindung aller europäischen Länder von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer mit ungeahnten Umwälzungen in den betroffenen Wirtschaftssystemen. Diese riesigen Erwartungen konnte der Ludwig-Donau-Main-Kanal in der auch vom König selbst erdachten Form nie einlösen. Dieser Mythos scheiterte auch an technischen Unzulänglichkeiten. Nicht kompatible Breiten und Tiefen in Donau, Kanal und Main ließen einen wirklich durchgängigen grenzüberschreitenden Schiffsverkehr buchstäblich auf Grund laufen.

Insofern scheiterte am Ende der Plan des Wittelsbachers. Und er hätte es wissen müssen, dass die hochfliegenden Vorstellungen angesichts einer anderen Widersprüchlichkeit nicht Realität werden konnten: Der König setzte sein wirtschaftlich-technisches Großexperiment Ludwigskanal der Konkurrenz eines anderen aus. Der Träger der bayerischen Krone ließ fast zeitgleich im Königreich die überregional



bedeutsame Eisenbahn bauen. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn bediente von Lindau nach Hof eine andere Verkehrsachse als der Alte Kanal, aber entstand durch weitere Schienenverbindungen dennoch eine Wettbewerbssituation, bei der Lokomotiven und Waggon die Waren schneller, effektiver und kostengünstiger bewegen konnten als die langsamen Treidelschiffe. Hatte Ludwig I. dieses ungleiche Kräftemessen der beiden Verkehrskonzepte erkannt? Mochte sich der Monarch am Ende mit dem teuren und wirtschaftlich gefährdeten Großprojekt Kanal nicht mehr identifizieren, weil er an den

Heinrich von Pechmann und Leo von Klenze hatten den Standard-Typus für das Schleusenwärterhaus entworfen (hier bei Mühlbach nahe Dietfurt im Landkreis Neumarkt).

Erfolg nicht mehr glaubte? War dies der Grund, warum er einem Schlüsselereignis, der Einweihung des Kanaldenkmals am Erlanger Burgberg und damit der Wasserstraße am 15. Juli 1846, gar nicht mehr beiwohnte?

Voller Widersprüche auch das Geschäftsgebahren des Herrschers. Einerseits galt er im privaten Bereich als ausgesprochen geizig. Andererseits stürzte sich Ludwig I. mit einer Serie von anspruchsvollen Vorhaben auch in schwer beherrschbare finanzielle Abenteuer. Dies galt auch für den Ludwigskanal. Majestät konnte es am Ende nicht verhindern, dass die Kosten von ursprünglich berechneten acht Millionen Gulden auf 17,5 Millionen Gulden stiegen.

Der Wittelsbacher hatte zur Beschaffung des Kapitals zum ersten Mal ein neues Modell gewählt, eine Public-Private-Partnership: Private Geldgeber stellten für ein öffentliches Projekt umfangreiche Mittel zur Verfügung. Eine Aktiengesellschaft beschaffte mit der Emittierung von Anteilsscheinen zehn Millionen Gulden. Das Königreich behielt nur 25 Prozent an der AG. Auch hier zahlte Ludwig I. Lehrgeld: Die Anlage war an ein gefährliches Zinsversprechen geknüpft, bei dem Spekulanten von einer nicht fristgerechten Fertigstellung der Wasserstraße profitierten. Auch das ist so menschlich wie kriminell: Einige Großanleger scheinen es auf die Organisation von Bauverzögerungen angelegt zu haben, um sich die Taschen zu füllen.

Nach der Inbetriebnahme florierte der Ludwig-Donau-Main-Kanal ein paar Jahrzehnte, bevor die stattlichen Kosten am Ende dauerhaft die schrumpfenden Einnahmen aus dem Schiffsverkehr überstiegen. Bevor die Kanal-Aktien zu Schrottanteilen wurden, vertraute Ludwig nicht mehr dem freien Spiel der Kräfte, sondern ließ vom Königreich die Anteilsscheine zurückkaufen. Dies ist nebenbei auch der Grund dafür, dass die Kanal-Aktien heute so rar und als historische Wertpapiere unbezahlbar teuer sind.

Der Alte Kanal ist auch ein „lebendes“ Zeugnis für die persönliche Machtfülle von Ludwig I.: Majestät konnte eine 170 Kilometer lange Trasse quer durchs Königreich verfügen, ohne dass ein Raumordnungsverfahren, eine Prozesswelle vor Verwaltungsgerichten, eine Phalanx von Bürgerinitiativen den Plan hätten vereiteln können. All diese Bürgerrechte und rechtsstaatlichen Hürden existierten noch nicht. Eine kritische Medienöffentlichkeit gab es auch noch nicht. Und dennoch entsteht nie der Eindruck, dass ein Potentat mit brachialer Gewalt an manchen Stellen den Widerstand gegen den Kanal gebrochen hätte. Ludwig setzte eher auf die unwiderstehliche Macht des Geldes: Im Zweifel ließ der König durch seine Aufkäufer Angebote unterbreiten, die betroffene Immobilienbesitzer nicht ablehnen konnten – auch eine Erklärung für die immensen Kostensteigerungen. Gleichzeitig verleiht diese Art der Machtausübung dem Träger der bayerischen Krone sehr menschliche Züge.

Am Ende muss das Projekt Ludwig-Donau-Main-Kanal, die technische Verbindung der Donau mit dem Main und damit des Schwarzen Meeres mit der Nordsee, für den König mit einem großen historischen Pathos verknüpft gewesen sein. Kaiser Karl der



*Exakte Steinmetzarbeit
und verlässliche Mechanik
an den Toren waren die
Grundvoraussetzungen
für die Schleusenbau-
werke.*



Gegenüberliegende Seite:
*Der Bau der Schleusentore
aus Eiche stellte für die
Schreiner eine große
Herausforderung dar.*





In „Menschen am Kanal“ werden nicht nur außergewöhnliche Persönlichkeiten porträtiert, die ihr Leben in irgendeiner Form dem 175 Jahre alten Ludwig-Donau-Main-Kanal gewidmet haben oder zumindest sehr eng mit ihm verbunden sind. Der Autor Wolf-Dietrich Nahr liefert auch viele detailreiche Motive am Alten Kanal, die überwiegend auf Schwarzweiß-Film im Mittelformat über einen Zeitraum von zehn Jahren entstanden sind: Alte Schleusen, Häuser der früheren Kanalwärter, Altmühl-Wehre, Häfen im Binnenland, Kräne und Brücken stehen mit vielen Details für das verkehrstechnische Wunderwerk des 19. Jahrhunderts. Damals und heute: Aus jener Zeit stammen die Stahlstiche von Alexander Marx. Der Fotograf sucht historische Motive des Künstlers und dokumentiert den Wandel über die Jahrzehnte.

NÜRNBERGER
Nachrichten

Heimat
battenberg
gieltl verlag

BUCH- UND KUNSTVERLAG
OBERPFALZ

ist eine Marke der
Battenberg Giettl Verlag GmbH



24,90 € [D]