Ludwig-Donau-Main-Kanal

Jubel brandet auf. Hunderte Menschen stehen eng beisammen, schwenken Hüte und Taschentücher, als die Schiffe an ihnen vorbeiziehen. Sie alle sind am 15. Juli 1846 zusammengekommen, um eines der außergewöhnlichsten bayerischen Bauprojekte des gesamten Jahrhunderts zu feiern: Eine Wasserstraße, die Europa verbindet, den Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Von allen Bauprojekten König Ludwigs des Ersten von Bayern war der Kanal wohl das ambitionierteste. Eine Wasserstraße wollte er schaffen, die die beiden großen europäischen Flusssysteme Rhein und Donau miteinander verbindet. In Kelheim beginnend sollte sie einmal quer durch Bayern führen, genauer gesagt mitten durch das Altmühltal, vorbei an Nürnberg und in der Nähe von Bamberg in einen Zufluss des Mains münden.

Am 1. Juli 1836 erfolgte an sieben Stellen gleichzeitig der erste Spatenstich. 10 Jahre lang waren Gruben ausgehoben, Dämme errichtet und Schleusen gebaut worden. Tausende von Arbeitern und Arbeiterinnen kamen aus Nah und Fern. Den Abtransport der Aushubmassen übernahmen dampfbetriebenen Maschinen. Planerisch und technisch war der Bau des Kanals eine enorme Herausforderung und Meisterleistung.

Doch nicht alle teilten die Begeisterung des Königs und seines Baumeisters Heinrich Freiherr von Pechmann. Sie warnten vor zu hohen Kosten und stellten die spätere Effektivität des Kanals in Frage. Bei Fertigstellung des Ludwig-Donau-Main-Kanals war die Bauzeit vier Jahre länger als ursprünglich angenommen und auch die Kosten waren mit rund 17 Millionen Gulden mehr als doppelt so hoch wie ursprünglich veranschlagt.

Aber König Ludwig der Erste vollbrachte mit dem Kanalbau etwas, von dem bereits Karl der Große träumte. Nun konnten Flussschiffer vom Schwarzen Meer aus die ganze Donau aufwärts bis nach Kelheim fahren. Von hier aus über den Kanal zum Main, diesen abwärts bis in den Rhein und diesem folgend bis nach Rotterdam. Auf ihrer Reise kamen sie an einigen der bedeutendsten europäischen Städte vorbei. Und vor allem mussten sie alle durch Bayern. Sie würden seine Wirtschaftskraft stärken und den Ruhm Bayerns und seines Königs in die Welt tragen.

Doch nicht nur Waren wie Holz, Getreide, Kohle, Steine und Ziegelsteine sollten transportiert werden, auch Sommerfrischler sollten per Schiff nach Kelheim kommen und die Schönheit Bayerns bewundern. Die später von Ludwig dem Ersten errichtete Befreiungshalle auf dem Michelsberg hoch über dem Alten Hafen in Kelheim sollte den Schiffsreisenden als Nationaldenkmal die bayerische Herrlichkeit eindrucksvoll demonstrieren.

Soweit der Plan. Doch die Rechnung seiner Majestät ging nicht ganz auf. Der Kanal brachte weit weniger Einnahmen als für den Unterhalt der aufwendigen Kanaltechnik notwendig gewesen wären. Denn um Main und Donau miteinander zu verbinden, musste die Wasserstraße die sogenannte Europäische Hauptwasserscheide überwinden – ein Unterfangen, das nur mittels aufwändiger Schleusen-Systeme bewerkstelligt werden konnte. 100 Schleusen mussten die Schiffe zwischen Kelheim und Bamberg überwinden. Dies kostete viel Zeit. Vor allem im Vergleich zu der sich technisch schnell entwickelnden Dampfeisenbahn. Sie übertraf in Verkehrsführung, Flexibilität und Geschwindigkeit rasch den mittlerweile zu engen und umständlichen Kanal und lief ihm binnen weniger Jahre den Rang ab.

Dennoch wurde der Alte Kanal noch bis über den 2. Weltkrieg hinaus als Verkehrsweg genutzt, bis er in den 1950er Jahren endgültig aufgegeben wurde. Teile des Kanals mussten in den nächsten Jahren zum Beispiel einer Autobahn oder dem Bau des neuen Main-Donau-Kanals weichen. 1978 wurden einzelne Bauwerke, wie Schleusen, Kanal- und Hafenbecken, Wärterhäuser, Kräne sowie teilweise Dämme und Brücken als Denkmal anerkannt. Heute ist der Ludwig-Donau-Main-Kanal ein Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst und bedeutendes Kulturdenkmal.