

Fossa Carolina und Ludwig-Donau-Main-Kanal

Bodendenkmal und Denkmälerstraße

Fossa Carolina

Zur Zeit Kaiser Karls des Großen wurde die Idee geboren, den Main und die Donau mit Hilfe eines Kanals zu verbinden und so eine wahrhaft europäische Wasserstraße zu schaffen. Sie sollte die Verbindung vom Donaugebiet, über die europäische Wasserscheide hinweg, zum Rheingebiet darstellen. Realisierbar erschien das Projekt durch die Verbindung der beiden Flüsse Altmühl und Schwäbische Rezat, die 793 als Karlsgraben oder Fossa Carolina geschaffen wurde.¹ Damit sollte ein uralter Verkehrsweg, der fast ausschließlich auf Wasserwegen befahren werden konnte, mit Ausnahme der kurzen Landstrecke zwischen Weißenburg und Treuchtlingen, gänzlich schiffbar gemacht werden. An diesem alten Verkehrsweg lagen folgende Königsplätze der Karolingerzeit: Hallstadt, Forchheim, Fürth, Roth, Weißenburg und Treuchtlingen. Bereits in vorgeschichtlicher Zeit war diese Verkehrs- und Transportverbindung von Frankreich im Westen bis Rußland im Osten genutzt worden.

In römischer Zeit wies der Geograph Strabo auf diese äußerst günstige Konstellation der Wasserwege in unserer Region hin: „Ganz Gallien ist von Flüssen durchströmt, die von den Alpen, Cevennen und Pyrenäen kommen und in den Ocean oder das Mittelmeer fließen. Die durchflossenen Gegenden sind eben oder nur gering hügelig und die Flüsse schiffbar. Sie haben eine so glückliche Natur, dass Waren leicht aus einem Meer ins andere transportiert werden können, so dass man sie nur kleine Strecken über Land schaffen muß.“²

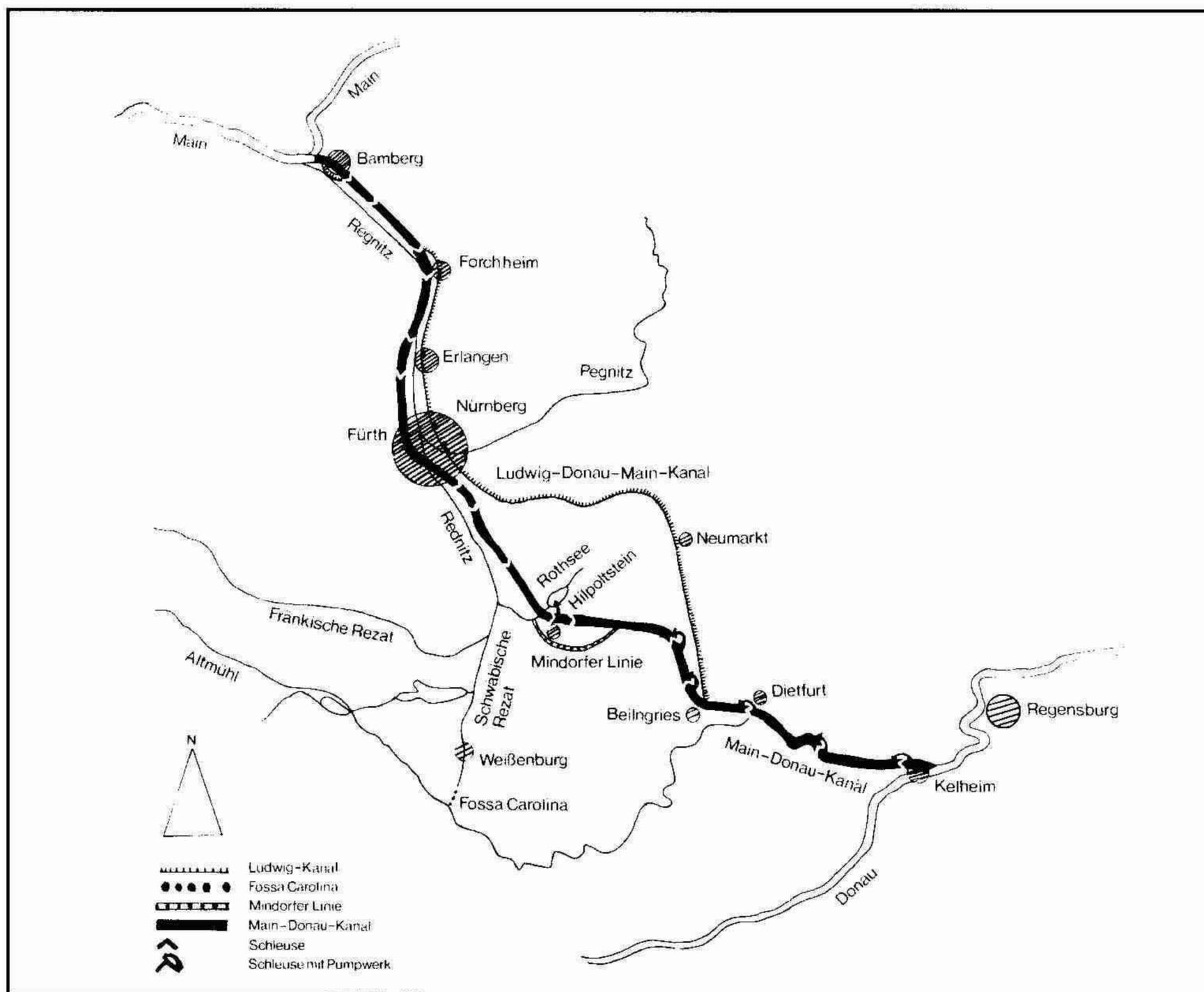
Die oben genannten Königshöfe der Karolingerzeit, die zugleich bedeutende Handelsplätze darstellten, liegen alle an Knotenpunkten der Schifffahrt. Bei Weißenburg - oder in umgekehrter Richtung bei Treuchtlingen - mußten die Güter dann auf Fuhrwerke umgeladen und zur Altmühl oder Rezat gefahren werden, wo sie

dann wieder auf Schiffe verladen werden konnten. Etwa 17 Kilometer maß die zu überwindende Landstrecke, die von den Händlern verlangte, ihre Schiffe an der Rezat, beziehungsweise an der Altmühl, liegen zu lassen und ihre Waren an der nächst möglichen Handelsstation zu tauschen, um so schnell als möglich wieder zu ihren eigenen Schiffen zurückzukehren. Der Kanal hätte dieses Umladesystem überflüssig gemacht und die Händler hätten mit ihren beladenen Schiffen weit in das jeweils sich anschließende Flussgebiet fahren können. Dies hätte eine weitere Verbesserung des an sich gut organisierten und strukturierten Handels bedeutet.

Die Reichsannalen der Karolingerzeit berichten über den Besuch Karls des Großen an dieser bedeutsamen Stelle im Jahr 793: „Im Herbst kam der König zu Schiff von Regensburg zu dem großen Graben zwischen Altmühl und Rednitz und dort fanden sich Boten des Papstes mit großen Geschenken ein. [...] Von hier fuhr er auf der Rednitz zu Schiff in den Main und feierte Weihnachten beim hl. Kilian in Würzburg.“³

Die Lage des geplanten Karlsgrabens folgte dem Verlauf des präriesischen Ur-Mains, der durch den gewaltigen Meteoriteneinschlag im Nördlinger Ries vor 14,8 Millionen Jahren zugeschüttet wurde.⁴ Auch der nun entstandene neue Ur-Main folgte bis unterhalb von Treuchtlingen dem alten Verlauf. Als nun Karl der Große 793 die Fossa Carolina anlegen ließ, stellte sich heraus, dass das Projekt nicht durchführbar war: „Wegen anhaltenden Regens und durch die sumpfige Bodenbeschaffenheit konnte das Werk keinen Bestand haben. Was die Werkleute bei Tag aushoben, rutschte bei Nacht wieder an seinen Platz zurück.“⁵ Zumindest berichten dies die schriftlichen Überlieferungen.

Nach Schmidt-Kaler liefert unser heutiger geologischer Kenntnisstand die Begründung für die zur Karo-



Varianten der Trassenführung einer Kanalverbindung zwischen Main und Donau

langerzeit unüberbrückbaren Schwierigkeiten. Der Karlsgraben wurde in die tonigen Schluffe des einstigen Ur-Maintals gegraben mit darüber liegenden quartären Deckschichten, was besonders im Grundwasserbereich einen zu schwierigen, mit damaligen Mitteln nicht zu bewältigenden Untergrund darstellte.⁶ Koch und Leninger dagegen postulieren politische Faktoren, die den Abbruch der Arbeiten bedingten und halten sogar eine Fertigstellung oder Nutzung des Grabens über Jahrhunderte für denkbar.⁷

Anlässlich des 1200-jährigen Bestehens der Fossa Carolina wurde auf Anregung der Regierung von Mittelfranken eine Ausstellung von mehreren Fachbehörden⁸ gestaltet, die von Mai bis September 1993 im Dorf

Graben bei Treuchtlingen besichtigt werden konnte. Wegen der großen Bedeutung des Karlsgrabens als Kultur- und Bodendenkmal wurde die Sonderausstellung in komprimierter Form zu einer Dauerausstellung in Graben umgewandelt. Dieses einmalige Bodendenkmal wird sicher auch noch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten für neue Erkenntnisse sorgen, unter der Voraussetzung, dass die archäologischen Untersuchungen am Grabenverlauf fortgesetzt werden können.

Ludwig-Donau-Main-Kanal

Über Jahrhunderte, ja sogar weit mehr als ein Jahrtausend lang, war die Idee einer Verbindung der beiden Flusssysteme

von Donau und Main/Rhein präsent. Auch wenn die Ingenieurleistung Karls des Großen unvollendet geblieben war, der Wunsch nach einer derartigen Wasserstraße blieb lebendig. Allerdings wurde während des Mittelalters und der frühen Neuzeit immer nur über das Projekt der Fossa Carolina berichtet, dieses beschrieben, phantasievoll erweitert, aber dennoch nie für eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten plädiert. Erst im Zeitalter des Humanismus griff man die Idee wieder auf. Bedeutende Gelehrte dieser Zeit befassten sich mit dem Karlsgraben, darunter auch der Nürnberger Willibald Pirckheimer.⁹ Konkrete Kanalbaupläne tauchen aber erst im 17. Jahrhundert auf, sie wollten die beiden Flusssysteme aus wirtschaftlichen oder militärischen

Gründen miteinander verbinden. Der Arzt und Polyhistor Johann Joachim Becher glaubte 1673 die Verbindung von Rhein und Donau über einen Kanal zwischen Wernitz und Tauber erreichen zu können.¹⁰ Zacharias Haas regte dann 1726 in seiner Darstellung „Dissertatio Historica De Danubii et Rheni coniunctione a Carolo Magno Tentata“, eine Wiederaufnahme der Baumaßnahme Karls des Großen an. Er zeichnete nach seinen Vorstellungen sogar ein Schiffshebewerk ein.¹¹

Es blieb jedoch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bei den verschiedenen Vorschlägen, meist scheiterten konkrete Planungen an der damaligen Kleinstaaterei oder an technischen Problemen. Auch über die Lage der geplanten Trasse herrschte weiterhin Unklarheit. Kein geringerer als Napoleon war es dann, der die Fossa Carolina vollenden wollte. Konkrete und durchführbare Pläne lagen durch den bayerischen Straßenkommissar Hazzi und den Franzosen Vallier um 1800 vor, Napoleon konnte sie aber nicht mehr ausführen.

Seine Untersuchungen und Planungen regten wieder zu einer verstärkten Beschäftigung mit dem Kanalgedanken an. Michael Georg Regnet war der erste, der 1801 die Wasserstraße in die Gegend von Roth, Freistadt und Berching verlegte – der späteren Trasse des Ludwig-Main-Donau-Kanals – und sich gegen die karolingische Streckenführung aussprach.¹² Schließlich wurde 1817 Heinrich Freiherr von Pechmann beauftragt, ein Gutachten darüber zu erstellen, welche der bislang vorgeschlagenen Trassen am besten zu realisieren wäre. Er favorisierte die später tatsächlich durchgeführte Strecke des Ludwig-Main-Donau-Kanals. Zu dieser Zeit gab es allerdings auch Befürworter für eine Pferdebahn oder für die Vollendung der Fossa Carolina.

Nach dem Tod König Maximilians I. Joseph galt eine der ersten Anordnungen Ludwig I. der Anfertigung von Plänen zu einer Verbindung von Donau und Main mittels eines Kanals,¹³ mit dem letztendlichen Ziel, Nordsee und Schwarzes Meer über eine Wasserstraße zu verbinden. Ludwig betraute Freiherr von Pechmann mit diesen Arbeiten. Den Entwurf für den Kanal lieferte der Oberbaurat 1832 in gedruckter Form¹⁴ zwei Jahre nach der Grundsteinlegung der Walhalla¹⁵ und der König erhob ihn 1834 zum Gesetzentwurf.¹⁶ Bis zur endgültigen Durchführung galt es aber noch einige Hürden zu nehmen – vor allem die Finanzierung des

Projekts gestaltete sich schwierig – die durch die Gründung einer Aktiengesellschaft und den Verkauf von Aktien durch das Bankhaus Rothschild überwunden werden konnten. Im Jahr 1836 begannen die Bauarbeiten auf einer Strecke von insgesamt 173 Kilometern Länge mit einem Höhenunterschied von 183 Metern. Einhundert Schleusen halfen diesen Höhenunterschied zu überbrücken. Zwei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten war die Anzahl der am Kanalbau Beschäftigten auf 9.000 gestiegen. In nur sechs Jahren konnte der Kanal weitgehend realisiert werden, einschließlich 760 Dämmen, 117 Brücken, 60 Einschnitten und zahlreichen Durchlässen. Im Mai 1843 wurde die Kanalschifffahrt zwischen Nürnberg und Bamberg eröffnet und zwei Jahre später war die gesamte Wasserstraße schiffbar.¹⁷

Am 15. Juli 1846 fand die feierliche Eröffnung des Ludwig-Donau-Main-Kanals statt, mit einer Schifffahrt von Nürnberg nach Erlangen. Ludwig I. war gelungen, was Karl dem Großen versagt geblieben war. Höhepunkt der Feierlichkeiten war die Enthüllung des Kanalmonuments am Erlanger Burgberg. Wie bewußt sich der bayerische König seines großen Vorgängers und dessen Fossa Carolina war, zeigt am deutlichsten die Inschrift am Erlanger Kanalmonument: „*Donau und Main für die Schiff-Fahrt verbunden. Ein Werk von Carl dem Großen versucht, durch Ludwig den I. König von Bayern neu begonnen und vollendet. MDCCCXLVI*“¹⁸ Gleichzeitig drückt diese Inschrift, die sich der König bereits 1841 vom Ministerium hatte genehmigen lassen, Selbstbewußtsein und Stolz seines Erbauers aus. Für Ludwig I. stand ein Scheitern an der gewaltigen Aufgabe, die Karl der Große nicht hatte realisieren können, überhaupt nicht zur Debatte.

Begeistert wurde der Kanal von der Bevölkerung angenommen. Die Schifffahrt erfolgte mit Hilfe von Treidel-Pferden, die die Kanalschiffe zogen. Zwischen Kelheim und Bamberg betrug die Fahrzeit fünf bis sechs Tage. Der Höchststand im Frachtaufkommen wurde 1850 mit knapp 4 Millionen Zentnern erreicht, 1860 waren das 3,5 Millionen. Dabei wurde der Kanal in Richtung Main dreimal so häufig in Anspruch genommen wie umgekehrt. Zwischen 1850 und 1862 konnten Gewinne erzielt werden, danach schrieb der Kanalbetrieb nur noch rote Zahlen.¹⁹ Dies hing zum einen mit den enormen Baukosten zusammen, die den Betrieb von Anfang



Kanalmonument bei Erlangen

an stark belasteten, zum anderen entwickelte sich auch die Eisenbahn als starke Konkurrenz. Nicht zuletzt war es aber die in letzter Konsequenz doch nicht zur Ausführung gelangte Planung einer europäischen Wasserstraße, denn diese hätte auch die Schiffbarmachung – Flussbettvertiefung – von Main und Donau bedeutet. So kam der Ludwig-Donau-Main-Kanal nie über eine regionale Bedeutung hinaus. Seine wirtschaftliche Bedeutung nahm immer mehr ab, dagegen stieg sein Freizeitwert.

Große Teile des Kanals wurden im II. Weltkrieg zerstört, so dass heute nur noch ein Teilstück von 40 Kilometern südöstlich von Nürnberg durchgehend erhalten blieb. Als Baudenkmal müssen die wenigen noch vorhandenen Kanalabschnitte erhalten bleiben, die durch Straßenbau und Trassenführung des Main-Donau-Kanals weiter dezimiert wurden.

Denkmälerstraße Ludwigskanal

Neben allen wirtschaftlichen Überlegungen lag dem Ludwig-Donau-Main-Kanal aber auch ein größerer, ideeller Gedanke zu Grunde: Der Kanal sollte als Symbol für die Völkerwanderung von Ost nach West stehen und gleichzeitig auch Denkmälerstraße sein.²⁰ Bei der Planung des Kanals mußten alle Entwürfe, auch zu den schlichtesten Häusern von Kanal- und Schleusenwärtern, den gestrengen Augen einer Architekturkommission vor-

gelegt werden. Unter künstlerischem Blickwinkel mußten alle öffentlichen Bauten auf dem Lande genehmigt werden. Für die Kanalbrücken zum Beispiel hatte König Ludwig I. ausdrücklich antikisierende Formen verlangt.²¹

Anfangs- bzw. Endpunkt des Kanals bildeten im Süden die Befreiungshalle bei Kelheim und im Norden das bereits erwähnte Erlanger Kanalmonument. Ludwig ließ das Erlanger Denkmal nach einem Entwurf von Leo von Klenze (1784-1864) errichten. Die plastischen Arbeiten übernahm Ludwig von Schwanthaler (1802-1848). Über einem hohen, rustizierten Sockel erhebt sich ein Postament aus Jurakalk, das oben und unten mit einem Gesims versehen ist. In der Mitte ist die oben zitierte Inschrift zwischen Neptunsgabel und bekränztem Eisenhammer angebracht. Darüber lagern in der Mitte die beiden Personifikationen der Donau und des Mains. An den Ecken des Postaments sind zwei Standfiguren aufgestellt, die Handel und Schiffahrt symbolisieren. Donau und Main reichen sich die Hände, während aus zwei umgestürzten Urnen die beiden Wasserläufe ineinander fließen. Ludwig I. hatte das Monument aus Privatmitteln finanziert. Ursprünglich sollten Skulpturen von Karl dem Großen und Ludwig I. die Ecken zieren.

Die Befreiungshalle bei Kelheim ist das weitaus bedeutendere Denkmal. Im Jahr des Beginns der Kanalarbeiten, also 1836, hatte Ludwig I. die Idee zu einem Monument als Erinnerung an die Befreiungskriege.²² Nachdem 1838 sein Standort bestimmt worden war, beauftragte Ludwig I. Friedrich von Gärtner (1792-1847) mit den Planungen. Dieser entwarf ein pantheon-ähnliches Bauwerk. Die Grundsteinlegung erfolgte am 19. Oktober 1842. Beim Tod Gärtners waren lediglich die Grundmauern und zwei der Sockelstufen vollendet. Sein Nachfolger Leo von Klenze veränderte die bauliche Konzeption der Befreiungshalle, die schließlich 1863 vollendet werden konnte. Der Rundbau über einem 18-eckigen Sockel wird durch 18 Strebepfeiler mit den Personifikationen der an der Völkerschlacht bei Leipzig gegen Napoleon beteiligten deutschen Volksstämme gegliedert. Über diesen erhebt sich ein Säulenumgang. Darüber folgt, etwas zurückversetzt, ein Wandabschnitt mit 18 Wandpfeilern, die durch Trophäen bekrönt sind. Ein flaches Kegeldach schließt das Bauwerk nach oben ab. Die 45 Meter hohe Kuppelro-

tunde mit einem Durchmesser von 29 Metern birgt im Inneren 34 Siegesgöttinnen aus Marmor, die von Schwanthaler angefertigt worden waren. Sie reichen einander die Hände über Schilden mit Schlachtendaten. In der darüber liegenden Wandzone sind auf Tafeln die Namen der siegreichen deutschen Feldherrn aufgebracht.

So sehr König Ludwig I. von seinem Kanalprojekt überzeugt war, zumal es ihm in seinen Augen gelungen war Karl den Großen zu übertrumpfen, so kritisch muß seine Leistung in ihrer Gesamtheit bewertet werden. Denn auch Ludwig konnte die europäische Wasserstraße, eine Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer, nicht realisieren. Zwar waren Donau und Main nun durch einen Kanal verbunden worden, aber die Schiffbarmachung von Main und Donau war nicht erfolgt. So blieb es den Erbauern des Main-Donau-Kanals im 20. Jahrhundert vorbehalten, die Idee dieser europäischen Verbindung zu verwirklichen. Nach 71 Jahren Planung und Realisation erfolgte am 25. September 1992 die feierliche Inbetriebnahme. Nach 1200 Jahren konnte diese Idee in die Wirklichkeit umgesetzt werden. Gerade deshalb sind wir heute um so mehr verpflichtet, auf die Relikte der Vorgängerbauten des Main-Donau-Kanals zu achten und sie zu erhalten. Unsere heutigen technischen Möglichkeiten sind denen vergangener Jahrhunderte weit überlegen, das muß zu einem verantwortungsvollen Umgang mit unserem kulturellen Erbe führen. In der diesjährigen Nordgaustadt Berching treffen sich der Kanal König Ludwigs I. und der Main-Donau-Kanal. Das Motto der Bayerischen Staatsregierung „Erbe und Auftrag“ und das Motto des Nordgautags „Die Oberpfalz – Mittler zwischen Zeiten und Räumen“ umfassen diese unsere gemeinsame Verpflichtung.

Anmerkungen:

1 Detlev ELLMERS: Die Verkehrssituation zwischen Obermain und Altmühl in der Zeit Karls des Großen, in: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, Sonderdruck bau intern (Zeitschrift der Bayerischen Staatsverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft) B 20769 E, 1993, S. 4-7, S. 4. Weitere neuere Literatur zur Fossa Carolina: Robert Koch: Neue Beobachtungen und Forschungen zum Karlsgraben, Sonderdruck aus dem 97. Jahrbuch des

Historischen Vereins für Mittelfranken 1996, S. 1-16; Robert Koch: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, mit Beiträgen von Hermann Kerscher und Hansjörg Küster (= Denkmalpflege Informationen Ausgabe D Nr. 19/7. Mai 1993), München 1993.

- 2 Zitiert nach: ELLMERS (vgl. Anm. 1) S. 5.
- 3 Zitiert nach: Robert KOCH, Gerhard Leninger: Der Karlsgraben – Ergebnisse neuer Erkundigungen, in: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, Sonderdruck bau intern (Zeitschrift der Bayerischen Staatsverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft) B 20769 E, 1993, S. 11-15, S. 11.
- 4 Hermann SCHMIDT-KALER: Geologie und Landschaftsentwicklung im Rezat-Alt-mühl-Bereich, in: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, Sonderdruck bau intern (Zeitschrift der Bayerischen Staatsverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft) B 20769 E, 1993, S. 8-10, S. 8f. Sehr anschaulich und einprägsam wird durch Schmidt-Kaler die Veränderung und Entwicklung der Landschaft geschildert.
- 5 Codex Vindobonensis 510 der Wiener Nationalbibliothek; handschriftliche Überlieferung zum Baugeschehen aus dem 9. Jahrhundert, Abschrift eines nicht überlieferten Originals. Übersetzung bei: Wolfgang Bader: Die Verbindung von Rhein und Donau, in: Deutsches Museum Jg. 50 (1982), H. 2, S. 8.
- 6 SCHMIDT-KALER (vgl. Anm. 4), S. 10.
- 7 KOCH/LEININGER (vgl. Anm. 3), S. 15. Ihre These müßte allerdings durch weitere archäologische Ausgrabungen gefestigt werden. Nach mündlicher Auskunft von Herrn Dr. Robert Koch (Leiter der Außenstelle Nürnberg des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. für Vor- und Frühgeschichte) vom 17. Februar 2000 konnte inzwischen ein Stausee festgestellt werden, an der Abknickung der Rezat in ihrem untersten Verlauf nach Osten. Hier biegt die Fossa Carolina nach Westen ab. Das könnte völlig neue Erkenntnisse bezüglich der Gesamtanlage und ihrer technischen Ausführung erbringen.
- 8 Bauleute, Vermessungs- und Wasserbautechniker, Geologen, Archäologen, Botaniker und Historiker. Federführend: Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, Dr. Robert Koch, Leiter der Außenstelle Nürnberg; Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, Dipl. Ing. (FH) Hermann Kerscher; Institut für Vor- und Frühgeschichte der Ludwig-Maximilians-Universität München, Dr. Hansjörg Küster.

- 9 Genaue Darstellung der unterschiedlichen Berichte, bei Kurt Töpner: Zwischen Karl und Ludwig. Die Idee der Wasserstraße bleibt lebendig, in: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, Sonderdruck bau intern (Zeitschrift der Bayerischen Staatsverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft) B 20769 E, 1993, S. 16-20.
- 10 Heinz ZIRNBAUER: Rhein, Main, Donau, Ausstellungskatalog der Stadtbibliothek Nürnberg 23, 1961, Nr. 31-33; Töpner (Anm. 9) S. 18.
- 11 Das Buch erschien 1726 in Regensburg. Vgl. dazu: Töpner (Anm. 9), S. 17f. Abb. S. 18; Zirnbauer (Anm. 10), Nr. 27, Abb. gg. Titelseite; Koch (Anm. 1), S. 16, Abb. 7.
- 12 Michael Georg REGNET: Einige Fingerzeige zur Beförderung des großen Projektes, die Donau mit dem Rheine zu vereinigen. Mit einer Karte, Nürnberg 1801. Zirnbauer (Anm. 10) Nr. 36; Töpner (Anm. 9) S. 19 mit Abb. des geplanten Kanalverlaufs.
- 13 Zur Geschichte des Ludwig-Donau -Main-Kanals vgl. Klaus Winkelmaier: Der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Geschichte und Gegenwart, in: Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, Sonderdruck bau intern (Zeitschrift der Bayerischen Staatsverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft) B 20769 E, 1993, S. 21-23.
- 14 Heinrich Frh. von PECHMANN: Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main. Auf allerhöchsten Befehl herausgegeben ... Mit einer Karte und sieben Steindrucktafeln, München 1832.
- 15 Jörg TRAEGER: Der Weg nach Walhalla. Denkmal-landschaft und Bildungsreise im 19. Jahrhundert, Regensburg 21991, S. 128.
- 16 „Gesetz zur Regelung des Grunderwerbs und zur Gründung einer die Finanzierung sowie den Betrieb besorgenden Aktiengesellschaft“.
- 17 WINKELMAIER (Anm. 13), S. 22f.
- 18 ZIRNBAUER (Anm. 10), Nr. 105: Verfügung des Ministeriums des Innern vom 6. August 1841 mit der königlichen Genehmigung der Inschrift auf dem Kanalmonument, Eisenbahnarchiv Nürnberg. Der hier wiedergegebene Text findet sich auf dem Kanalmonument bei Erlangen. Er weicht durch die Hinzufügung der Jahreszahl 1846 von der Verfügung von 1841 ab.
- 19 WINKELMAIER (Anm. 13), S. 23.
- 20 TRAEGER (Anm. 15), S. 129f. Traeger verwendet den Begriff „Denkmälerstraße“ sowohl räumlich als auch zeitlich weit über den Bereich des Ludwigskanals hinaus. Der Begriff wird hier in Anlehnung an die Definition Traegers verwendet, allerdings nur für den Bereich des Ludwig-Donau-Main-Kanals und die Bauzeit des Kanals. Denkmäler, wie z.B. das Löwendenkmal bei Abbach, das Kurfürst Karl Theodor errichten ließ und weitere Schrifttafelmonumente (Saal, unterhalb Prüfening) sowie die Walhalla, deren Planung weit vor der des Kanals begonnen hatte, werden hier ausgeklammert.
- 21 Ebd., S. 130.
- 22 Ausführlich zur Planungs- und Baugeschichte: Traeger (Anm. 15), S. 131-134.