

Umlaufkanal mit Europas ältestem Kanaltunnel

Einheimische wie Touristen staunen, wenn Schiffe die Großschleuse unter der alten Mainbrücke passieren. Doch kaum jemand ahnt, dass das linksmainische Burkarder Viertel eine wasserbautechnische Meisterleistung beherbergt, die den Verkehrsweg Main besser schiffbar machte und damit zu Würzburgs Blüte beitrug: Europas ältesten Kanaltunnel.

DIRK EUJEN UND GUIDO FACKLER

Trassenverlauf und Überreste

Der Kanaltunnel gehörte zum barocken Umlaufkanal, der vor der Bastion Nr. 27, auf der sich heute eine Schule befindet, aus dem Main abgezweigt wurde. Unter der Brücke vor dem Burkarder Tor hindurch verlief er hinter dem ehemaligen Männer- und Frauenzuchthaus (heute Jugendherberge und Jugendkulturhaus Cairo) und der Burkarder Kirche, die man deshalb um zwei Joche verkürzt hat.

Beim jetzigen Verwaltungsgericht unterquerte der Umlaufkanal die Burkarderstraße an der Kanalbrücke, bis er schließlich beim Tivoli-Pavillon in den Main mündete. Heute lassen sich davon nur noch Überreste entdecken: die Kanaleinfahrt vom Main her, der Tunnel hinter dem 1967 angelegten »Burkarder See« sowie Reste von Kanaltrasse und Schleuse zwischen Kirche und Gerichtsgebäude, in dessen Sockel zudem drei Steine der Brüstung der früheren Kanalbrücke verbaut sind. Sie künden von einem Kanal, der über 200 Jahre die Mainschifffahrt prägte.



Diese Postkarte von 1930 zeigt den unteren Kanalabschnitt mit Blick auf Kanalbrücke, Alte Mainbrücke und rechtsmainische Stadt.



Überreste des Kanalverlaufs sind bis heute sichtbar. Hier der südliche Eingang zum Kanaltunnel.

Die Stadtbefestigung als Ausgangspunkt

Seine Vorgeschichte beginnt während des Dreißigjährigen Kriegs. Weil schwedische Truppen 1631 im Schutz der Mainbrücke mittels Booten auf die andere Seite gelangen konnten, ordnete der Fürstbischof im Rahmen der Neubefestigung Würzburgs den Bau eines Streichwehrs an. Diese schräg durch den Fluss verlaufende, 315 Meter lange Schwelle führt seit 1644 das Wasser der im selben Jahr errichteten Unteren Mainmühle zu; an seinem oberen Ende entstand 1656 die Obere Mainmühle, die beim Bau der Großschleuse weichen musste. Weil das Streichwehr die Schifffahrt unter der alten Mainbrücke (12. Jahrhundert) stark einschränkte, richtete man im dritten Brückenbogen (Wehrloch) ein Nadelwehr ein. Es bestand aus einer Reihe dicht nebeneinanderstehender Holzbalken (Nadeln, Lochstückerl), die auf dem Flussgrund verankert waren und das Wasser aufstauten. Würden sie gezogen, senkte sich der obere Wasserspiegel, so dass Lastkähne, Fischerboote und Flöße diese Geländestufe passieren konnten, während die Nadel- oder Lochschiffe die Balken zum erneuten Einsetzen wieder zurückbrachten. Weil dieses Verfahren mühselig und zeitraubend war – oft mussten die mainaufwärts getreidelten Schiffe zusätzlich entladen werden – sollte ein künstlich angelegter und parallel zum Main verlaufender Wasserweg das Hindernis umgehen.

Erbauung und Kanalbauwerke

Ein parallel zum Main verlaufender Seitenkanal wurde bereits projektiert, als im Mainviertel 1654 die Modernisierung der Stadtbefestigung begann. Denn schon 1656 wurde der Kanaltunnel mit hohem Gewölbe durch die Bastion am Festungsberg gemauert. Den eigentlichen Umlaufkanal ließ Fürstbischof Johann Philipp von Schönborn allerdings erst ab 1675 unter dem Festungshang ausheben und 1680 konnte der 500 Meter lange Wasserweg eröffnet werden. Folglich ist der Würzburger Kanaltunnel älter und früher in Betrieb gegangen als der zwischen 1679 und 1680 aus dem Fels gehauene Tunnel von Malpas am 1681 eingeweihten Canal du Midi (Südfrankreich), der bislang als ältester Kanaltunnel Europas galt.

Im weiteren Kanalverlauf mussten die Schiffe eine Schleuse passieren, deren zweiflügelige Holztore man mittels Handwinden bewegte. Als Vorbild diente Holland, wo solche Schleusen seit dem späten 14. Jahrhundert nachweisbar sind. Allerdings war die Würzburger Schleusenkammer (47 mal 6,50 Meter, Hubhöhe 1,2 Meter) höchstens für die mit Segeln ausgestatteten Mainschiffe (circa 37 mal 5,6 Meter) ausgelegt, so dass Flöße weiterhin das Nadelwehr

»Durch diesen Canal müssen alle Schiffe, nachdem ihr etwaiger Mast und Takelwerk niedergezogen worden, zu Thal und zu Berg passiren, und er ist so breit, daß auch kleinere Flösse bequem durchgeführt werden können. Bey großem Wasser [Hochwasser], besonders bey dem Eisgange dient er [als Schutzhafen] zur Aufbewahrung einiger Schiffe.« CARL GOTTFRIED SCHAROLD, 1805

befahren mussten (erst Ende des 19. Jahrhunderts legte man unter Versetzung des Streichwehrs die heutige Floßgasse an). Vom Umfang her stellt der Umlaufkanal die seinerzeit umfangreichste Wasserbaumaßnahme am Main dar, die in bester merkantilistischer Manier den Handel durch verbesserte Verkehrswege stärken sollte. Damit vergleichbar ist nur noch die Erbauung eines befestigten Hafenbeckens in Marktstett durch den Markgrafen von Ansbach zwischen 1711 und 1729.

Schifffahrt und mehr

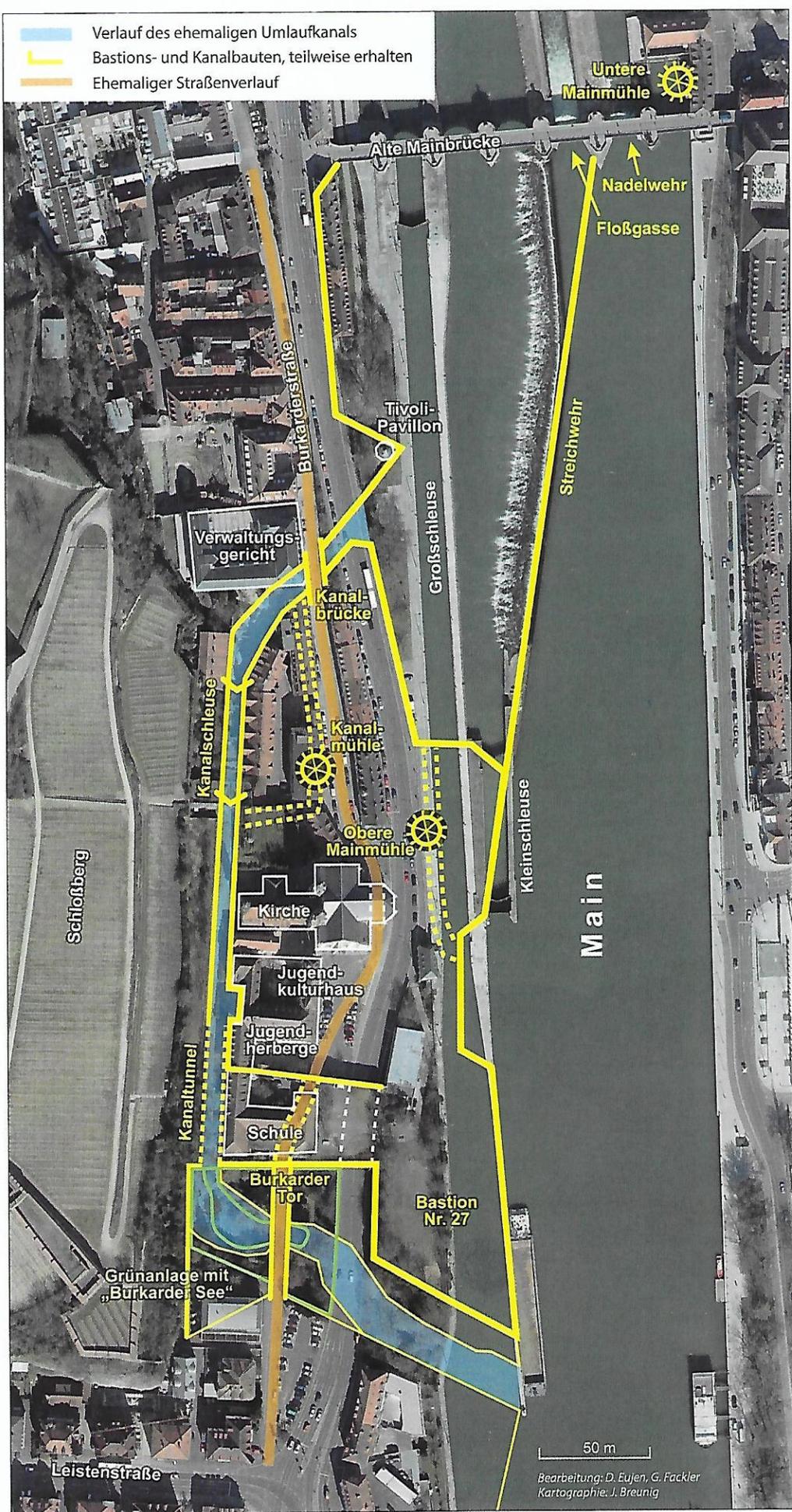
Mit dem oben stehenden Zitat beschrieb Carl Gottfried Scharold 1805 die wichtigsten Aufgaben des Umlaufkanals. Dabei war die Passage wegen der geringen Wassertiefe und Durchfahrtsbreite nicht einfach, zumal die Schiffe nicht durch Leinreiter an einem Seil gezogen werden konnten, sondern von den Schiffern mit Floßstangen gestakt werden mussten.

Neben der Einbeziehung in die Stadtbefestigung erfüllte der Kanal noch weitere Funktionen. So existierte ein Schiffsanlegeplatz, von dem aus Waren über einen Lastenaufzug zur Festung Marienberg transportiert wurden. Vor der Schleuse zweigte man überdies einen Teil des Kanalwassers ab, um die Kanalmühle (1676–1927) in der Burkarderstraße 36 zu betreiben. Dort war auch ein Pumpwerk zur Wasserversorgung der umgebenden Häuser und Betriebe installiert. Und die zwei Hausnummern weiter untergebrachte fürstbischöfliche Schönfärberei von 1798 entnahm ihr Betriebswasser ebenfalls dem Kanal.

Niedergang des Umlaufkanals

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts wurden die Schiffe aufgrund neuer Baumaterialien – Eisen statt Holz – größer und steigerten ihre Transportkapazität um ein Vielfaches, so dass der Umlaufkanal zunehmend selbst zum Hindernis wurde. Diese Entwicklung ging mit einem systematischen Ausbau des Mains einher, der das seichte Gewässer mit seinem verwilderten Bett sowie zahlreichen Biegungen, Seitenarmen, Sand- und Felsbänken in eine regulierte Schifffahrtsstraße verwandelte. Mit der Eröffnung einer neuen Schleuse im Main (55 mal 10,5 Meter, Hubhöhe 1,2 Meter) verlor der Kanal 1893 schließlich seine Hauptfunktion und wurde nur noch wenig befahren, etwa von Fischern, bis er 1950 hinter der Jugendberberge mit Weltkriegsschutt verfüllt wurde. Doch auch die Kleinschleuse genügte bald nicht mehr den Anforderungen und wurde im Zuge der Mainkanalisierung 1954 ersetzt: Man verlegte die Uferlinie und errichtete die Großschleuse (300 mal 12 Meter, Hubhöhe 2,80 Meter), die bis heute die Besucher auf der Alten Mainbrücke fasziniert.

- Verlauf des ehemaligen Umlaufkanals
- Bastions- und Kanalbauten, teilweise erhalten
- Ehemaliger Straßenverlauf



Eintragung der historischen Bausituation in einem heutigen Luftbild