

~~14400~~  
19:5.243.

GEOGRAPHISCH-HISTORISCHE

BESCHREIBUNG

DER

KANÄLE.



Ein Beitrag zur ältern und neuern  
Erdbeschreibung.

Gesammelt

VON

A. B. M.



Cöln, bei Haas und Sohn, J. 10.

Paderborn, im Magazin für Litteratur, Kunst  
und Musikalien 1802.

—○○○○○—

## VORERINNERUNG.

—

*Die Verführung der Waaren und der Produkte beschäftigt Menschen und Vieh, welche, um der Gesellschaft diesen Dienste zu leisten, sich der Hervorbringung oder andern Arbeiten entziehen. Es ist ein grosser Vortheil für die Gesellschaft, wenn die Frachtkosten so klein sind, und wenn mit der Verführung der Waaren so wenig Menschen und Vieh beschäftigt werden, als möglich ist.*

*In dieser Rücksicht sind gute und sichere Strassen, Kanäle, und andere dergleichen Anstalten für den wirtschaftlichen Wohlstand, der Gesellschaft sehr wichtig.*

*Isolin: Träume eines Menschen-  
freundes. x. Th. S. 185.*

Der Kanalbau gehört izt zur Tages-Ordnung in den kultivirtesten Ländern Europa's. Kaum findet man einen beträchtlichen Staat in selbigem, der nicht Werke dieser Art entweder schon aufzuzeigen hat, oder wenigstens auf deren Anlage bedacht ist. Und doch, wer sollte es glauben? Findet man in den meisten geographischen Schriften so wenig befriedigende Nachrichten hierüber, das ein Ausländer schliessen soll: Nichts sey von Werken dieser Art in diesen Staaten vorhanden. Ist's ein Wunder, das hierdurch oft die schiefesten Urtheile bei Fremden ausfallen? Was muß der Franzos denken, wenn er in seinem Reiche täglich neue Kanäle entstehen sieht, und, indem er die Beschreibung anderer Staaten in die Hand nimmt, nichts oder wenigens darüber vorfindt? Ich gestehe es selbst, Nachrichten, die mich eines bessern hätten belehren können, suchte ich in den gewöhnlichen geographischen Handbüchern meistens vergebens, von andern ward die Sache nur obenhin berührt. Wäre die Rede blofs von der ältern Erdbeschreibung, so liesse sich wohl eher eine Entschuldigung für

den, aber für die Neuern wüßte ich keine anzugeben, als daß man entweder in seinem eigenen Staate fremd war, oder den Gegenstand für zu unbedeutend hielt, als daß man sich umständlicher dabei hätte aufhalten sollen. Man wähle, welchen Grund man wolle; beide sind schimpflich, und letzterer in diesen Zeiten ungereimt, wo man so vieles von Handelsvortheilen, von Aufnahme der Fabriken und Manufakturen, vom leichtern Waarentransport u. s. w. spricht. Den Einfluß, den der Kanalbau auf alle diese Gegenstände äussert, hat H. *Seezen* von *Jever* in einer schönen Abhandlung über das Kanalwesen in dem *Journ. für Fabrik und Manufaktur*. 1799. so umständlich gezeigt, daß kein Vernünftiger mehr den geringsten Einwurf dagegen machen wird. Ich will nur einige Stücke aus diesem Schriftsteller zur Belehrung jener ausheben, denen genannte Abhandlung nicht zu Gesichte kam, und denen es doch darum zu thun ist, sich und andere über so wichtige Vortheile zu belehren. Doch will ich vorher noch eine Stelle aus dem *Spectacle de la Nature* T. III. p. 55. hierhin setzen, und dann H. *Seezens* Angaben zur Bestätigung des Gesagten folgen lassen.

Ein Kubikschuh Wasser wiegt 70 Pfund, gesalzenes 72. Gesetzt: Ein Schiff sei 120

Fuß lang, 15 breit. 120 mit 15 multiplicirt, machen 1800 Fuß. Geht das Schiff 2 Fuß tief im Wasser, so sind es 3600 F. Wasser. Diese mit 60 multiplicirt, machen 52000 F.

Wenn es nun ausgemacht ist, daß 3000 Pfund für 3 Pferde, weit zu führen, zu viel sind, so ergiebt sich der Abstand der Land- von der Wasserfracht; dann gesetzt, 3 Pferde führten 300 Pfund, so müßte man zu obigem Last haben 84 Wagen, 84 Fuhrleute, und 252 Pferde; und diesen ziehen zu Wasser 6 Pferde mit 4 Schiffern.

H. *Seezen* schreibt folgendes: „ Ein Pferd zieht auf einem Kanal so viel, als 30 auf einer *Chaussée*, und ein Mann transportirt allein so viele Güter, als 3 Mann mit 18 Pferden auf den gewöhnlichen Heerstraßen. Ein Schiff von 2 Pferden gezogen, und durch 2 Menschen regiert, kann einen Last fortbringen, der zu Lande 20 Wagen, über 100 Pferde, und 30 — 40 Menschen erfordert. Nach *Grabners* Bemerkung steigt die Fracht eines schlechten Pferdes vor einer Trekschütte (ein Holländisches Fahrzeug, das gezogen wird) bis auf 150,000 Pfund, da an einem Karren der robusteste Gaul kaum 12 — 16 Centner zieht. — Der treffliche Franzos *de Fer* berechnet die Wasserfracht zur Landfracht wie 1 gegen 150. — Auf dem Kanal von *Languedoc*

(er hat in gerader Linie 32 Französ. Meilen) tragen Fahrzeuge 1800 Centner, von einem Pferde oder zween Menschen gezogen. Der Centner thut auf dem ganzen Wege nur 19 Sols, 6 Den. Fracht, und in 6 — 7 Tagen ist der Weg zurückgelegt. — *Lalande* sagt noch mehr: Zween Personen ziehen ein Schiff mit 300,000 Pfund, aber zween Fuhrleute führen auf einem Wagen nur 2 — 3000 Pfund; also vertritt ein solches Schiff die Arbeit von 200 Menschen und 600 Pferden. — Nach *Maire* kostet der Centner von Wien nach Triest 4 — 5 Flor. 15 — 18 — 20 Tage gehn zum Transport: auf einem Kanal kostete er nur 20 — 25 kr. So viel von Ersparung der Fracht, der Menschen und Pferde bei Kanälen. Man höre nur noch, was er von Ersparung der Umwege und der dadurch gewonnenen Zeit sagt: Der Kanal von *Hollstein* verkürzt die Fahrt aus der Nord- in die Ost-See um 9/10. — Man spart aus dem Kanal zwischen Frankreich und England einen Umweg von 300 Seemeilen. Durch Verbindung der *Forth* und *Clyde* in *Schottland* ward der Weg aus der Nordsee nach *Irland* um 800 Englische Meilen abgekürzt. Der nur 1 1/2 Meilen lange *Sandwichkanal* in Nordamerika erspart einen Umweg von 50 Seemeilen. Welchen ersparte man erst auf gradem Wege von *Kenedig* nach *Genua*? Von *Petersburg*

nach *Archangel*, wenn der Finnische Meerbusen der Ostsee mit dem weissen Meere verbunden wäre? Wie viel, wenn die Erdengen bei *Panama* und *Suez* durchschnitten wären? der Weg von Spanien nach Quito wäre um 1200 Meilen kürzer, als um das Cap Horn. Der Weg nach Ostindien um das Cap der guten Hofnung beträgt 5 — 6000 Seemeilen, über *Suez* würde man um 2000 deutsche Meilen weniger haben; dann könnte ein Schiff von *Marseille* nach *Süratte* in 56 Tagen segeln.

Ich übergehe die übrigen Vortheile z. B. die Vermeidung vieler gefährlichen Plätze in offenen Seen, die Sicherheit der Schifffahrt in Kriegszeiten, wo der Feind oft die Meere mit seinen Flotten bedeckt, die erleichterte Zufuhr für Festungen, Seehafen u. s. w. Alles dies wird man umständlicher erläutert finden in oben genannter Schrift, zu welcher ich Kürze halben den Wifsbegierigen Leser verweisen muß. Meine Absicht gieng nicht dahin, den großen Nutzen der Kanäle zu beweisen, der längstens mehr als erwiesen ist, sondern eine kurze Geschichte des Ursprunges der Kanäle dem Publikum mitzutheilen, und ihm das zu zeigen, was in verschiedenen Ländern sowohl in ältern, als neuern Zeiten in dieser Hinsicht geschah. Ich versuchte es hierdurch, eine Lücke in den gewöhnlichen

Geographischen Handbüchern auszufüllen, die leider nur zu lange schon bestand, für unsere Zeiten aber nicht mehr geduldet werden kann. Ich entwarf nur eine Skizze, weil mir bei mehreren Anstalten dieser Art das umständlichere fehlte; indessen benutzte ich die Quellen, die mir zu Gebote standen, so viel, wie möglich, und zeigte selbige an Ort und Stelle an, sollten solche nur einst ergiebiger fließen, so wird auch dieser Umstand von mir nicht unbenutzt bleiben, und das Benutzte soll dem Leser nicht vorenthalten werden. Dies zum Vorbericht, ich schreite nun zur Sache selbst, und theile die Abhandlung zur leichtern Uebersicht in drei Epochen ab. Die I. geht von den ältesten Zeiten bis auf Karl den Großen. Die II. von da bis zum XVIII J. h. Die III. endlich umfaßt die Anstalten des genannten Jahrhundert bis auf unsere Zeiten, doch sah ich, um nicht zu oft abbrechen und wiederholen zu müssen, mehr auf den Zusammenhang in den einzelnen Staaten.

—○○—○○—○○—○○—○○—

## Aelteste Epoche des Kanalbaus bis zu Karl dem Grossen.

Die Rede ist hier nur von grössern Wasserleitungen, wodurch grössere oder kleinere Flüsse zur Beförderung des Handels, oder auch zur Bewässerung öder Strecken vereinigt; andere um Sümpfe auszutrocknen und Land zu gewinnen, abgeleitet wurden. Von jenen Wasserleitungen, die blos zum Trinken und zur Erfrischung Wasser den Städten zuführen, ist die Rede nicht.

Noth auf einer Seite, viele Gemächlichkeiten und andere Vortheile auf die andern wekten schon die ältesten Völker des Orients zu dieser Art der Unternehmungen. *Babylon* war von zween grossen und reissenden Flüssen durchschnitten, häufige Ueberschwemmungen, und immer zurückbleibende Sümpfe in dem fruchtbarsten Lande machten dieses Volk bald auf Mittel sinnen, wie man solchem Unheil steuern konnte, und es fand sie. War es *Semiramis* oder einer seiner Könige, der die Hand zuerst ans Werk legte, dieß gilt gleich viel. Ein so kühnes Unternehmen brachte dem Stifter mehr Ehre, als die einst so berühmten Mauern und *Babylons* hängende Gärten ihrem Urheber. *Herodot* beschreibt uns das schöne Werk, das durch anhaltenden Fleiß und die Menge der Hände end-

lich zu Stande kam, mit Recht führte es den Namen *Königskanal*, der den *Euphrat* mit dem *Tigris* vereinigte, aber izt ist weder von ihm, noch von der großen Stadt eine Spur mehr übrig, wundern dürfen wir uns hierüber nicht, weil das Werk, das in einem reichen Erdreiche angelegt war, so gleich zerstört werden mußte, so bald man von dessen Unterhaltung abließ. Das einst so sehr blühende Volk verschwand in der Geschichte, und mit ihm vergiengen die Werke seines Kunstfleisses. Man s. Gatterers allgem. Weltgesch. 1. B.

Der *Chines* setzt die erste Arbeit ähnlicher Art in seine Fabelwelt. Er nennt einen Schao-Hao, einen Gao und dessen Nachfolger Sehün, Könige, deren Namen bei ihm darum ehrwürdig sind, weil er den Nutzen ihrer schönen Unternehmungen einsieht. Sei es, daß diese Könige vielleicht nie in *China* waren, so viel erhellet aus dem Ganzen, daß die ersten Versuche sehr alt waren, die man in der Folge erneuerte. Man trocknete Sümpfe aus, leitete ganze Flüsse ab, und vereinigte andere. Kaum wird man ein Land finden, wo man mehrere und größere Kanäle antrifft. Verschiedene seiner Städte sind in jeder Strasse mit kleinern versehen, einige tragen große Schiffe. Mehrere sind Werke späterer Zeiten. So vereinigte man den *Kin* mit dem *Gao*, der nach seiner Vereinigung Schiffe von 200 Tonnen trägt. *Chao-hing* ist mit Kanälen durchschnitten, jede Straße hat einen, gleich einem *Venedig*. *Boysen* sagt nach *Deguignes*: Kanäle durchschneiden das ganze Land, und

ihre Menge ist unzählbar, alle sind schiffbar, sie dienen aber auch zum Bewässern der Felder. Von Schleusen wissen sie nichts, sie suchen aber der Unbequemlichkeit, die aus der ungleichen Höhe des Wassers entsteht, durch Werke von massiven Steinen abzuwehren. Diese stellen ein doppeltes *Glacis* oder zwei schief liegende Flächen vor, über welche die Schiffe mit leichter Mühe aus einem Kanal in den andern gehoben werden. Unter den Kanälen ist der *Gu-laan-ho* oder der *Getreide tragende*, auch *Gu-ho* oder *königliche* der merkwürdigste. Er beträgt in seinem Laufe von N. nach S. 500 Meilen, ward von *Schi-tsu*, dem Enkel des *Dehengis-khan*, der 1276 nach C. G. zur Regierung kam, angelegt; rechnet man die Flüsse und Seen, die er aufnimmt, mit, so ist seine ganze Länge von 600 M. und er geht von einem Ende des Reichs bis zum andern. Ausser diesem lies izt genannter *Kayser* noch mehrere Gräben, ja in der Folge fuhr man immer damit fort, und zuletzt ward man der Anstrengung so müde, daß es schier zur Empörung kam. Dies war der Fall, als *Schun-ti* (1332) dem großen Fluß eine andere Richtung geben wollte. Das *Chinesische* Reich hat 1472 Ströme und Seen, war es ein Wunder, daß es bei seiner großen Volksmenge diese von Natur ihm schon nützliche Gegenstände durch Kunst sich noch nützlicher zu machen suchte? Und sollte es wahr seyn, was *Deguignes* behauptet, daß *Chineser* eine Colonie der *Aegyptier* seyn: so dürfen wir uns weniger über seinen schönen Wasserbau wundern, da es gesehen hatte, wie

stark man diesen in seinem Mutterlande betrieb, Boyesen allgem. Welthist. IX. B. S. 93. f. f.

Ich gehe von den Asiaten zu dem Afrikaner über, wo *Aegypten* zuerst unsere ganze Aufmerksamkeit auf sich zieht. Dieß betriebsame Volk wußte durch Erfahrung, daß die ganze Fruchtbarkeit seines Landes von der Ergießung des Nils herkam, aber letztere war nicht einmal so groß, wie das anderemal. Wasserräder konnten wohl hinreichen, kleinere Felder zu befruchten, aber auch diese frühe Erfindung war in der Ausführung mühselig; ausserdem waren Menschen bei eintretender Ueberschwemmung in ihren niedrig gelegenen Wohnungen nicht sicher. Berge waren nicht überall vorhanden, um dahin flüchten zu können. Was war zu thun? Das Anlegen der Kanäle schafte ihnen Wasser zum Trinken, zum Befruchten der Felder da, wo sonst keins oder selten hinkam, zugleich erhielt man bei dieser Gelegenheit Grund und Steine, um künstliche Hügel aufzuführen, auf welchen man vor und nach Wohnungen, ja ganze Städte anbaute. Vieles: sagt *H. Gatterer*, kam hier darauf an, die Zeit zu wissen, zu welcher nach und nach vom äussersten Oberägypten bis an das Meer hinunter ein Hauptdamm nach dem andern durchstochen werden sollte, dazu dienten die im Flußbette errichteten Nilmesser, und so zog nun das von Menschenhänden gefesselte Wasser sanft und wohlthätig über das Land, und füllte unterwegs alle ihm geöffnete Kanäle. Die Periode zu bestimmen, in welcher man zuerst an diese nützliche Anstalten

Hand anlegte, ist bei der Dunkelheit, in welche die ältere Aegyptische Geschichte eingehüllt ist, unmöglich; zu Josephs Zeiten waren wenigstens noch keine größern Kanäle da. Ungefähr 300 J. vor *Herodot* setzt *H. Gatterer* die Anlage des See Möris, aber diesem König ergieug es, wie den alten Chinesischen Kaysern, und er war vermuthlich nur ein fingirter Name; diesem ungeachtet hielt man wenigstens den See selbst für ein Werk, das von Menschenhänden errichtet ward, bis der Aufenthalt der Fränkischen Armee in diesem Lande auch diese alte Sage vernichtete. Der Artillerie-General *Andreossi*, der mit andern Ingenieur-Offizieren von *Bonaparte* beauftragt war, den Kanalbau und die Seen aufzunehmen, sagt: nur Unkunde des Landes hätte dieß Märchen so lange erhalten. Der Möris sei kein Menschenwerk, weil diese durch ihn das Ziel, Aegypten bei einer geringern Ergießung des Nils, mit Wasser zu versehen, nie würden erreicht haben, denn der See liege unter dem Niveau des Landes, und folglich sei es eine Unmöglichkeit gewesen, von hier aus eine Ueberschwemmung zu erzwingen. Von *Zachs* monatl. Corresp. 1800. März.

Doch dem sei, wie ihm wolle, kömmt auch von nun an kein Möris mehr auf Rechnung des alten Kunstfleißes des Aegyptiers, so ist sein Ruhm doch durch andere Anstalten in dem Wasserbau hinlänglich gesichert. Das untere Aegypten ist voll von solchen Denkmälern, die noch zum Theil bis auf unsere Zeiten fort dauern. Ihr kühnstes Unternehmen aber war gewiß die Verbindung

des rothen mit dem mittelländischen Meere; gewis ist's, daß sie einst bestand: nur wo? diese ist unsicher. *Maillet* spricht von Spuren eines graden Kanals gegen das Mittelmeer, allein er scheint sich getäuscht zu haben. Obschon nichts Unmögliches bei der Sache war, besonders bei einem Volke, was sich in allen seinen Gebäuden so groß zeigte. Von einer Verbindung beider Meere durch den Nil sprechen mehrere Proben, ja man weiß es, daß sie auf diesem Wege mehr als einmal versucht ward. *Plinius* L. VI. c. 29 sagt: *Sesostris* habe den Gedanken schon gefaßt, die Erdenge zu durchbrechen, dann *Darius*; *Ptolemäus* habe ihn ausgeführt. Der Kanal war 100 F. breit, 30 tief, er gieng in einer Länge von 37500 Schritten bis zu den bitter Seen. Man war für eine Uberschwemmung bang, weil man gefunden hatte, das rothe Meer wäre 3 Elenbogen höher als Aegypten, andere geben zur Ursache der Stokkung an, weil man das Nilwasser als das einzige trinkbare nicht habe verderben wollen. So weit *Plinius*. Von dem ersten Unternehmen schreibt *Herodot* II. 158. und nennt den *Psammitich*, der das Werk begann. Die Länge des Kanals war vier Tagreisen, er war so breit, daß zwei Galeeren nebeneinander forttrudern konnten. Das Wasser fiel aus dem Nil in selbigen, nicht weit von *Bubastis*. Bei *Patumos* gieng er ins rothe Meer. 120000 Einwohner kamen bei der Arbeit um. *Nekos* lies durch einen Orakelspruch das Werk liegen. *Diodor* sagt L. I. c. 34. schier das nämliche. *Darius* setzte ihn fort, weil er aber eine Uberschwemmung befürchtete, hörte auch er auf.

Man bewies ihm, das rothe Meer läge höher, als Aegypten. *Ptolemäus II.* endigte ihn doch, und legte an dem bequemsten Ort eine künstliche Schleuse an, diese liefs er, wann ein Schiff durch wollte, öffnen, dann wieder schliessen. Der durch den Kanal fließende Fluß heist deswegen *Ptolemäus*, an der Mündung liegt *Arsinoe*. *Strabo* L. XVII. p. 1156. stimmt mit beiden überein, nur sagt er noch, daß dieser Kanal durch den bitter See gegangen sei, und sein bitteres Wasser sei dadurch versüßt worden. Seine Breite war 100 Ellen, und die schwersten Schiffe befuhren ihn. Zur Zeit der *Cleopatra* muß er schon unbrauchbar gewesen seyn, weil sie nach der Schlacht bei *Actium* ihre Schiffe über die Landenge wollte bringen lassen, wovon sie abstand, weil einige der Schiffe von den Arabern bei *Petra* waren geplündert und verbrannt worden. *Philadelphus* trieb den Handel auf einem andern Wege, er baute an den Gränzen *Aethiopiens* die Stappelplätze *Berenice* und *Myos Hormos*, von da brachte man die Waaren durch Kamele zu Land nach *Coptos*, dann auf dem Nil nach *Alexandrien*. Auch an diesem Wege durch die Wüste ward ein Kanal aus dem Nil angelegt, und für Reisende wurden in gewissen Entfernungen Häuser gebaut. Von einem dritten Kanal des *Trajan* oder *Hadrian* weiß man nichts umständliches. *Sueton* schreibt nur von *Octav. Augustus*: Er liefs alle Kanäle, in welche der Nil sich ergießt, durch seine Soldaten reinigen, weil sie durch die Länge der Zeit verschlammmt waren.

Aber noch war ein Vierter, der von den *Sara-*

zenen, nachdem Amru Aegypten erobert hatte, auf Befehl des Kalifen Omar angelegt ward, er gieng bei Fostat aus dem Nil, über die Ebene, am Fuße des Bergs Moskattam, bis ins rothe Meer nach Kolsum. Nach Savary war er vier und zwanzig Stunden weit durch Felsen gehauen, er diente um Waaren und Lebensmittel nach Mekka zu führen, war der kürzeste und minder kostbarste von allen. Maillet will bei Cairo noch Spuren davon entdeckt haben, es würde wenig Mühe kosten, so sagt er, ihn vom Sand zu reinigen. Auch der verstorbene Kayser Mustapha wollte die Vereinigung herstellen, Baron v. Tott sollte den Entwurf machen, aber er starb darüber. Zachs Ephemer. 1798. Aug.

Würde auch nur in den heutigen Zeiten der Weg für Depeschen auf diese Art erleichtert, so wäre Gewinn genug dabei. Nach des genannten Maillets Description de l'Égypté, segelt ein mit Gütern beladenes Schiff in 14—20 Tagen von Marseille nach Alexandrien, von da können Waaren in 3—4 Tagen nach Suez gebracht werden. In 30—35 Tagen legt ein Schiff die Reise von Suez nach Surate zurück; so kann also ein Brief in zwei Monaten dahin kommen, der auf dem alten Wege 5—6 brauchte. Daher entstand der im J. 1785. durch Truguet mit den Beys abgeschlossene geheime Vertrag, den Constantinopel bestätigte, kraft dessen hatten Franz. Schiffe die freie Fahrt durch Aegypten und das rothe Meer, von Suez nach Ostindien. f. Polit. Journ. 1787. 7. St. — Was übrigens die Lage der Erdenge betrifft, so sind

alte und neue Schriftsteller darin uneinig: Herodot rechnet den kürzesten Weg vom Berg Casius bis an den Arabischen Busen 2000 Stadien. Plinius von Pelusium nach Arsinoe 125000 Schritte. Plutarch nicht über 300 Stadien. Die Encyclopädie spricht von 50 Stunden. Maillet von drei Tagreisen; Bruns von 12 deutschen Meilen, fünfzig Stunden um Suez ist alles Wüste, ohne Wasser, Suez nimmt das seinige sieben Meilen von der andern Seite des Meers, doch steht  $1\frac{1}{2}$  Meile von Suez nach Cairo zu ein Gebäude mit einem Brunnen, der salziges Wasser hat, für Kamele zu trinken. Sonst ist der Boden flach, mit Sand bedeckt, gegen das Mittelmeer sind die Ufer niedrig, und der Samum herrscht da. f. Zäch. a. a. O.

Was Franzosen bei ihrem Aufenthalt in Aegypten thaten, dies zeigten die gleichzeitigen Tagesblätter umständlich an. Man weiß es, daß der kühne Eroberer dieses Landes Bonaparte, so bald er sich als Meister vom Lande ansah, die Gegend selbst bereiste, welche einst zur Verbindung beider Meere gedient hatte, er traf auf mehrere Spuren, verfolgte sie, so weit er konnte, und als dringendere Geschäfte ihn abriefen, gab er den geschicktesten Ingenieuren den Auftrag, die Sache zu verfolgen, und wo möglich, zur Gewißheit zu bringen. Man sah die Sache für so wichtig an, daß man auch lange nachher, als Bonaparte schon nach Frankreich zurückgekehrt war, die Untersuchung fortsetzte; man entdeckte der Spuren mehrere, die ganze Gegend ward nivellirt, und der Moniteur theilte unter dem 3. Germinal 9. J. Nachrichten

über diesen Gegenstand mit, die vom Ingenieur en Chef des Brücken- und Straßensbau's, dem B. Lepere herrührten, es hatte dieser einen umständlichen Bericht über alles bis dahin Vorgefundene, und die dabei vorgenommenen Abmessungen an den ersten Consul eingeschickt, der ganze Bericht ward aber dem Publikum nicht mitgetheilt, vermuthlich, weil politische Ursachen dies verbot. Aber so viel erhellte daraus, daß die Verbindung beider Meere wenig kosten würde, die Distanz betrage ungefähr 50 Lieues, der Nil ergieße sich bis 10 Lieues von Suez, und auf der andern Seite schieß bis an die Spitze des Sees Menzalee; unter Amron habe man den neuen Kanal in den des Trajan geführt. In dem Mittelpunkte sei das rothe Meer 50 Fuß über das Mittelmeer erhaben, aber dies sei keine Hinderniß der Herstellung des Kanals in einer Zeit, wo der Schleusenbau so sehr vervollkommnet geworden sei, auch die Unterhaltung des neuen Kanals würde wenig erfordern, u. s. w. Wer sieht nicht aus dem gesagten, wie ernst es den Franzosen gewesen sei, ein Werk herzustellen, das einen unabhsehbaren Nutzen hervorgebracht hätte. Aber Aegypten gieng durch die mit England am 1. Octob. 1801. unterzeichneten Präliminarien für Frankreich verloren, ein Land sank unter den türkischen Druck zurück, das ein besseres Schicksal verdiente; unerfüllt bleibt also der Wunsch selbst so vieler Deutschen, die jenen Staat gerne, und vielleicht lieber, als jeden andern in französischen Händen gesehen hätten, weil sich so viel Gutes in diesem Falle erwarten ließ. Kurz: es scheiterten durch

diesen Federstrich die schönsten Projekte, und wer weiß, ob andere Umstände einst das abgebrochene Werk wieder werden vor die Hand nehmen lassen.

Griechenland hat, was den Wasserbau betrifft, wenig aus seinen alten Zeiten, noch weniger aus den neuern aufzuzeigen. Man muß sich hierüber um so mehr verwundern, da doch ägyptische Colonisten sich einst hier niederließen, vielleicht rührt von eben diesen dasjenige her, wovon Anacharsis T. V. S. 253 schreibt. Die Stadt Phe-neos, sagt er, ist zwar eine von den Hauptstädten Arkadiens, aber sie hat doch nichts merkwürdiges, um so mehr aber die angränzende Gegend, denn sie zeigte uns eins der schönsten Denkmäler des Alterthums. Seine Epoche läßt sich nicht bestimmen, man sieht nur, daß in der Vorzeit die Bergströme die ganze Gegend unter Wasser setzten, und überall Zerstörung mit sich führten, diesem Unheil vorzukommen, grub man in der Fläche einen 50 Stadien (2 Lieues) langen, und 30 Fuß tiefen Kanal, der eine verhältnißmäßige Breite hatte, er diente dazu, um das Wasser des Flusses Olbius, und was durch ungewöhnliche Regengüsse sich sammelte, aufzunehmen. Man führte es nach 2 Vertiefungen an den Fuß zweier Berge, wo es sich von selbst einen unterirdischen Abflus schafte. Man schreibt die Ausführung dieses Werkes einem Herkules zu; dem sei, wie ihm wolle, wenigstens brachte es ihm mehr Ehre, als sein Kampf gegen die fabelhaften Vögel des Stymphalus. In der Folge unterhielt man diesen Kanal nicht mehr, ein Erdbeben verstopfte ausserdem den unterirdischen

Ablauf, die Einwohner mußten nun auf Berge flüchten, zur Verbindung baute man Brücken von einem Berg zum andern, die, nachdem das Gewässer immer anwuchs, erhöht wurden, allein dies half ihnen wenig, die Ueberschwemmung ward größer. Sie zerstörte verschiedene Provinzen, der Fluß Ladon, der seit der Verstopfung des Kanals aufgehört hatte zu fließen, ergofs sich stürmisch in den *Alpheus* und hierdurch ward das ganze Gebiet von *Olympus* verwüstet. “ So weit *Anacharsis*.

Das Durchgraben der Erdenge bei *Athos* geschah zwar auf griechischem Gebiete, aber *Perser* unternahmen das Werk. *Herodot* L. VII. p. 617. beschreibt es umständlich, und sagt dabei. Stolz des *Xerxes* habe mehr Einfluss dabei gehabt, als eine wahre Nothwendigkeit, denn man hätte mit leichter Mühe die Schiffe über die Erdenge transportiren können. Der Kanal war so breit, daß zwei dreirudrige Schiffe nebeneinander darauf fahren konnten. *Herodot* war zwar selbst ein Kleinasiatischer Griech, doch rühmt er vor allen andern Nationen, welche der König zum Graben des Kanals aufgeboten hatte, die Geschicklichkeit der *Phönicer*, die wegen ihrer Nähe von *Aegypten* schon bessere Kenntnisse im Wasserbau hatten, und folglich sich die Sache zu erleichtern wußten: wie sie es machten, beschreibt er am angeführten Ort. Auch *Plinius* L. IV. c. 10. spricht davon.

Den *Cnidiern* fiel es einmal ein, ihre Halbinsel zur Insel zu machen, man legte wirklich Hand

an, das Erdreich aber war zu steinig, viele verletzten ihre Augen und andere Theile des Körpers bei der Arbeit, andere sahen dies als ein böses Omen an, man schickte Gesandte nach *Delphi*, das Orakel um Rath zu fragen, ob man aufhören oder fortfahren sollte zu arbeiten, und nun kam von da, wie uns *Herodot* L. t. p. 116. sagt, die vielleicht unerwartete, vielleicht auch durch Bestechung erwürkte Antwort zurück, man sollte von dem Werke abstehen, denn, wenn Jupiter aus dem Lande eine Insel hätte machen wollen, so hätte er es selbst gethan. Man ließ also ab, und die Folge war, daß *Harpagus*, der, hätte man die Arbeit fortgesetzt, in Verlegenheit gerathen wäre, itzt ohne ein Treffen zu liefern, von dem Lande Meister ward. Von *Leutadien* sagt *Plin.* Hist. nat. L. IV. 1. Es sey ehemals mit dem festen Lande verbunden gewesen, und habe *Neritis* geheissen, seine Bewohner hätten es vom festen Lande getrennt. *Anarcharsis* T. IV. p. 171. sagt, daß *Periander*, um den Handel zu befördern, die Landenge bei *Corinth* habe durchbrechen wollen, dieß wäre freilich ein schönes Unternehmen gewesen, aber es ward nicht ausgeführt, vermuthlich weil die Natur durch Felsen zu starke Hindernisse in den Weg gelegt hatte, man fuhr also nach ihm, wie vorher, fort, durch eigene Maschinen Schiffe über diese Strecke aus einem Meere in das andere überzutragen. Ein gewisser König *Demetrius* kam nochmal auf den Gedanken, den Versuch zu erneuern, das nämliche thaten *Julius Cäsar*, *Cajus* und *Nero*, aber ohne daß das Werk zu Stande kam, alle starben über der Ausführung: ohne die-

ten Zufall würde es doch ohne Zweifel einmal einem gelungen seyn, der weder Zeit noch Hände gespart hätte. Die Breite dieser Erdenge gibt *Hederich* zu 40 Stadien oder  $1\frac{1}{2}$  deutsche Meilen an. Mazedonier zeigten ihren ausdauernden Fleiß mehr in Anlegung von Dämmen, wodurch sie Inseln mit dem festen Lande vereinigten, als in Anlegung von Kanälen. Von erstern Arbeiten gibt *Curtius* Nachricht, der das ganze Verfahren beschreibt, welches das Heer des Alexanders bei *Tyrus* zeigte. Riesenmüsig war das Unternehmen bei dieser Stadt, aber es ward vollführt. Ein ähnliches Werk unternahm *Alexander* bei *Clazomenä*, dessen Einwohner sich mit ihren besten Habschaften auf eine benachbarte Insel flüchteten. Der König folgte ihnen nach, und vereinigte die Insel durch einen 250 Schritt langen Damm mit dem festen Lande. (Boysen IV. B. S. 64o.)

Größer war der Römer im Wasserbau, ja, er zeigte hierin solche Kenntnisse, dabei solchen fort-dauernden Fleiß, dafs man heut zu Tage noch die Werke anstaunt, die er kühn und glücklich vollführte, obschon wir nur noch wenige Reste davon in der Natur übrig haben; aber auch das, was einst war, und nicht mehr ist, behielt uns die Geschichte dieses Volkes übrig. Eben so wenig, als der alte *Germanier*, wenn er itzt aus dem Grabe aufstünde, in dem heutigen Deutschlande sein altes Vaterland erkennen würde, könnte es der Römer, der itzt sein *Latium* und andere Gegenden *Italiens* sah, nur mit dem Unterschied, dafs Deutschland aus *Germaniens* Wäldern zur

schönen, fruchtbaren Lande umgeschaffen ward, und dies noch ist, da im Gegentheile Italiens sumpfüchter Boden zwar einst zum Paradies gemacht ward, in der Folge aber durch Unthätigkeit in seinen ersten Zustand zurückgeschleudert ward. Hier folget der Beweis: Bekannt ist es, dafs Italien itzt noch voller Seen ist, die bald größer, bald kleiner sind; verschiedene Flüsse, die von den *Apeninen* herab kommen, aber nicht immer Abhang genug haben, um sich ganz in das Meer zu ergießen, geben ihnen den Ursprung; die Tiber selbst ist häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt, oft ergießt sie sich über das flache Land, und läßt Stümpfe zurück, die bei dem heissen Klima den Benachbarten höchst schädlich seyn müssen, ganze Strecken des besten Landes werden dadurch dem Akkerbau entzogen, und selbst der Handel ist gesperrt, weil diejenigen Flüsse, die durch Menschenhände schiffbar seyn könnten, es itzt nicht sind, weil man auf ihre Vertiefung oder Vereinigung mit andern nicht denkt. Der alte Römer fand Italien in dem Zustande, ja in einem noch schlimmern, als derjenige ist, in dem es sich noch befindet; das Austrocknen der Seen, oder das Ableiten derselben in Flüsse, war das erste Augenmerk des Volkes, sobald es zahlreich genug war, um so etwas unternemen zu können, datum geschah auch nicht alles auf einmal, sondern vor und nach. So viel man aus der Geschichte mit einiger Gewißheit weis, machte es mit dem Albaner See den Anfang. Von ihm sagt *Cicero* L. I. de divin. Er ward durch Kunst abgelassen, weil ein Orakel der *Veger* sagte: *Vegi* würde so lange

uneinnehmbar seyn, als der See seine Felder überschwemmte: sollte man ihn so ablassen, daß er nicht ins Meer käme, dann würde es den Römern nutzen. L. II. 69. heißt es ferner: Zum Glück leitete man ihn ab, zur Befruchtung unserer Felder, nicht um *Rom* und die Burg zu erhalten. Er hatte von *Alba* seinen Namen, und ist der heutige Lago di Castel Gandolfo; hat 6 — 7 italienische Meilen im Umfange. *Labad* sagt: Die Gegend ist izt öde, dem See verschafften die Alten einen Ausgang unter der Erde, er geht ad aquas *Sextias* in die *Tiber*. 8. Th. S. 70.

Der zweite, an den man Hand anlegte, war der *Velinus*. Ein kleiner Fluß gleichen Namens, entspringt auf dem *Apennin*, er nimmt den *Telonius* und andere kleine Flüsse auf, und ergießt sich unter *Reate* in den See, der zwar auf einem Berge liegt, aber doch mit noch höhern Felsen umgeben ist. Sein Wasser war ungemein hell und fischreich, alles Holz, was hineinkam, versteinerte er. Sein Ausgang geht durch einen Felsen, der sich oft verstopft, und geöffnet werden muß, wenn keine Ueberschwemmung erfolgen soll. So weit beschreibt ihn *Hederich*. Nähere Umstände von ihm findet man in den *Horen* 1796. 8. B. Seine Ableitung, heißt es, geschah unter *Curius Dentatus* (der im J. d. W. 3660; vor C. G. 463 Consul; im J. 3662 aber mit dem *Papirius Cursor* Censor war, und den *Anio* nach *Rom* leitete) die Arbeit geschah durch die von ihm besieigten *Samniten*. Der Kanal ist offen, das Bett des Flusses gleiches

gleiches Namens ward vertieft. Ehedem war der See durch seine Ueberschwemmungen verderblich; und machte das Gebiet der *Reatiner* zum Sumpf, nachher ward die Gegend ein *Tempe*, aber zum Schaden der *Interannaten*, denn der verstärkte *Nar* ergoß sich izt mehr. Letztere klagten darüber; der Senat ließ es untersuchen, *Caesar Vopiscus* sprach für die *Reatiner*. Die Sache blieb, wie sie war. Als aber die *Tiber* selbst zuweilen aufschwoll und großen Schaden an Häusern verursachte, ward die Sache von neuem rege. Zur Vorsorg baute man eine Brücke über den Hauptkanal des *Velinus*, 70 Palmen breit, tief ward sie über den Kanal gesprengt, izt heißt sie *Ponte regulatore*, durch einen Nebenkanal leitete man das Wasser in verschiedene kleinere Seen, der größere heißt noch *Fossa Tiberiana*, alle diese waren durch Kanäle verbunden, und zuletzt durch einen gemeinschaftlichen größern wieder ausgeleert. Iz ist er wieder im Stande durch die Bemühungen der Jahre 1417, 1546; und neuerer. Die Brücke ist hergestellt, dem Felsen beym Abfluß eine schiefe Richtung gegeben.

Izt traf die Reihe die *Pontinischen Sümpfe*. Daß in den ältesten Zeiten diese Gegend entweder so sumpfig nicht war, oder daß die ersten Einwohner (eine griechische Colonie, die mit *Lycurgs* Gesetzen unzufrieden, sich hier niederließ) sie bald umzuschaffen wußten, bewiesen die 20, oder nach andern gar 55 Städte, die einst hier standen, von welchen aber zu den Zeiten des blühenden *Roms* nur noch das Andenken übrig war.

Auch der einst berühmte Tempel, den diese Griechen der *Feronia* nebst verschiedenen Hainen gewidmet hatten, war nicht mehr. Die alten Flüsse *Amasenus* und *Ufens* scheinen die erste Ueberschwemmung verursacht zu haben. Von der uralten Stadt *Pometia* hatten die Sümpfe in der Folge den Namen, daher einige sie *Lacus Pometini*, oder verkürzt *Pompini* schreiben. *Appius Claudius*, der im J. 364o, oder 3o8 u. E. d. St. Censor war, traf in dieser Gegend schon viele Verbesserungsanstalten, denn die von ihm sogenannte *Appische Strafe* gieng hierdurch; ohne Zweifel nahm eben dieser Weg ihm zu viel Zeit und Geld weg, als daß er mit Austroknung der ganzen Strecke fertig werden konnte. Die Strafe war sein Hauptwerk, und er überließ das andere seinen Nachfolgern, unter diesen soll *Cornelius Cethegus*, der im J. d. St. 571. Consul war, nochmal Hand angelegt haben, das nämliche thaten *Julius Caesar*, *August*, *Trajan*, und *Marcus Antoninus*; aber alle diese kamen entweder nicht zu Stande, oder durch die Länge der Zeit ward das, was man vor und nach glücklich ausgeführt hatte, wieder vernichtet, weil man das Angefangene nicht unterhielt, kurz, in neuern Zeiten fand man dadurch seine Hände voll zu thun. *Labat* sagt im VI. B. seiner Reisebeschreibung durch Italien, S. 5. *Sixt. V.* wollte sie austrocknen, aber er starb darüber. Ferner sagt er als ein Mann, der im Wasserbau gute Kenntnisse verieth, und selbst an Ort und Stelle war: „Man mußte die Hauptseen zuerst ins Meer sich ergießen lassen, dann wäre der Sache geholfen, aber man fieng damit an, womit man aufhören sollte,

und leitete Bäche in die Seen, die ohnehin verstopft sind, und so zur Ueberschwemmung Anlaß geben. *Collicola*, heißt es S. 28, ließ unter *Innocenz XIII.* am Fuße des Berges *Circello* einen Kanal 6 Schuhe tief graben, daß das Meer in den See *S. Maria* frei einlaufen konnte; das Werk kostete 25,30000 römische Thaler, und schon im ersten Jahre löste die Kammer für den Fischfang 3000. Auch entdeckte man hier einen alten Hafen, der hier sehr nöthig wäre, vwie auch viele Antiquitäten, und einen Fischbehälter von 170 Schuhen im Durchschnitte. Durch diesen Kanal wurden nun auch die Felouquen gesichert. Oefnet man die andern Seen, so gewinnt man eine Fläche von 300 Viertel Landes, jedes zu 1000 geometrischen Schritten gerechnet. *Pius VI.* wollte durch einen neuen Versuch seinen Namen verewigen, er sparte keine Kosten, denn diese beliefen sich schon im J. 1789 auf eine Million, sechsmal hundert tausend Scudi, und kaum wird die Schatzkammer hinreichen, das Werk zu vollführen, sollte es aber gelingen, so würde man 250 Millionen Quadratfuß eines ergiebigen Bodens gewinnen. Siehe: *Gegenwärtiger Zustand des päpstlichen Staats, vorzüglich in Hinsicht der Justizpflege und Oekonomie*, 1792. In andern neuern Reisebeschreibungen von Italien liest man, daß auch unter *Pius VI.* kein dem Wünschen dieses Papstes entsprechender Erfolg zu gewarten sei, man habe zwar einige Strecken urbar gemacht, aber nur an der Hauptstrafe, tiefer hinein sei noch alles mit Wasser bedekt. Wäre auch die französische Revolution

nicht entstanden, die ihn aus seinem Staat verdrängte, den er nie mehr wiedersah, so wären vielleicht noch einige hundert tausend Scudi darauf verwandt worden, und doch würde die völlige Austrocknung unter den nämlichen Umständen, der Art der Anlage u. s. w. nie erfolgt seyn. Die Erschöpfung der Kammer läßt für die Zukunft noch weniger hoffen, und so wird diese Gegend für die benachbarten, ja für Rom selbst, zu gewissen Zeiten noch lange eine Quelle giftiger Ausdünstungen bleiben. Ja, nach neuern Nachrichten vom J. 1801 heißt es, die Sümpfe hätten nach *Pius VI.* Tod schon wieder so zugenommen, daß man kaum etwas mehr von den vielen Arbeiten sähe, die mit so vielen Kösten auf ihre Austrocknung unternommen wurden. — Auf neuen italienischen Landkarten suche man die Gegend im *Campagna di Roma*, zwischen den Oertern: *Velletri, Montusio, Sezze, Piperno, Sunino, Terracina* und der *Seeküste*, bis wieder an den Fluß *Astura*, dann hat man die Landesstrecke, wovon hier die Rede war.

Der See *Fucinus* lag in dem ehemaligen Lande der *Marsen*. Izt heißt er von einer nahe dabei gelegenen Stadt *Celano*, auch *di Rossilon*, *di Marso*, oder *di Tagliazzo* in der heutigen Neapolitanischen Landschaft *Abruzzo oltra*; zuweilen hieß er auch ehemals *Albanus*, ist aber mit jenem im *Latium* nicht zu verwechseln. Nach dem Zeugniß des *Plinius* gieng der Fluß *Invectus* durch ihn, und *Julius Caesar* war schon Sinnes, ihn mit der *Tiber* zu vereinigen, starb aber darüber. Die *Marsen* drangen sehr darauf, ja sie wollten das Werk selbst

beginnen, weil die Kayser es ihnen abschlugen, bis *Claudius* zuerst die Arbeit unternemen ließ. Auch unter diesem both sich, nach der Aussage des *Sueton*, eine Privatgesellschaft an, die die Ableitung auf ihre Kösten unternemen wollte, in dessen sollte man ihnen das dadurch gewonnene Land überlassen; aber *Claudius* that es selbst, theils um für sich zu gewinnen, theils um den Ruhm der Ausführung allein zu haben. Sein erster Plan war, ihn nach dem Fluß *Salto* zu leiten, man fieng auch wirklich damit an, aber die Arbeit war vergeblich. Diefs geschah im 2. J. seiner Regierung. Besser gieng es im 12ten nach dem *Liris* zu. Bei dieser Gelegenheit ward ein Seegefecht vorgestellt, doch war der Kanal noch nicht tief genug, man gab sich von neuem daran, kam zu Stande, und izt gab der Kayser ein Fechtenspiel, wobei alle Bühnen an der Küste vom auslaufenden Wasser umgeworfen wurden. Izt mußte man im Bette des Sees neue Kanäle ziehen, worüber *Claudius* starb, bis *Trajan* und *Hadrian* alles verfertigten. Diefs war eine der kühnsten Unternehmungen der Römer. Ein Kanal ward in einer Länge von 3000 Schritten durch einen Berg theils gegraben, theils ausgehauen, 50,000 Menschen arbeiteten elf Jahre daran; ein noch lebender *Canonicus F. Lolli* fand die Wiederherstellung nicht unmöglich, ja durch den Ritter *Hamilton* brachte er es dahin, daß der König von *Neapel* im J. 1792 damit anfangen ließ. Die schlechten Umstände des Hofes verhinderten die Fortsetzung. Der Umfang des Sees hat 30 — 35 Meilen, liegt von Bergen umgeben, hat nur bei *Avenzano* eine schöne

Pläne. *Salto* ist 5 Meilen davon. Er hat keine regelmässige sichtbare Vermehrung, nur bei starkem Regen und Schmelzen des Schnees. Bei *S. Vizenzo* ist ein einziger sichtbarer natürlicher Abfluß. Sein Austreten verheert die schönsten Felder Jahre lang, man vwill bemerkt haben, daß er alle sieben Jahre allmählig steige, und eben so falle. Die Alten thun häufig Meldung von seinem Austreten und Schaden, daher die Marser und Römer auf seine Ableitung dachten, vielleicht auch um die *Tiber* desto schifbarer zu machen; siehe *Horen* 1796. 11tes St. vvo auch ein Kupferstich die Anlage des Werkes bei dem Durchgraben des Berges deutlich zeigt, ohne diese Ansicht vwürde man sich mit Mühe, oder gar nicht erklären können, vwie so viele Menschen auf einmal unter der Erde in Kalkfelsen arbeiten konnten.

§ 22 Auch die beiden Seen *Avernus* und *Lukrinus* behielten nicht jene Gestalt, die sie von der Natur hatten. Ersterer lag in *Campanien* zwischen *Linternum*, *Cumä*, *Baja* und *Puteoli*, seine giftigen Ausdünstungen schrieb man ehemals einem dicken Walde zu, der ihn umgab, und die Sonnenstrahlen nie durchbrechen ließ, *Agrippa* ließ ihn unter dem *August* niederfallen, wodurch die Gegend gesünder ward. Griechen sollen ihn *Aorvos* genannt haben, weil wegen seiner bösen Ausdünstungen kein Vogel darüber fliegen konnte, doch letzteres erklärt *Strabo* für eine Fabel. *Virgil. Aeneis. L. VI. V. 237.* schreibt diese Wirkungen einer in dessen Nähe befindlichen Höle zu, die heut zu Tage *Grotta di Sibilla Cumana* heißt. *Diodorus Siculus* gibt ihm einen Umfang von 5

Stadien, und eine ungemene Tiefe. Der andere vvar ebenfalls in *Campanien* unterhalb *Bajä*, und von dem Meer nur durch einen Damm getrennt, der eine Länge von 8 Stadien, aber nur eine solche Breite hatte, das ein Wagen auf selbigem fahren konnte. *Herkules* soll ihn angelegt haben, um die Rinder des *Goryon* darüber zu treiben. Den Namen soll der See von *Lucrum* haben, vveil er sehr fischreich vvar; das die Römer seine Austern am meisten schätzten, ist bekannt. Indessen schlugen die Meeresvvelen oft über den schmalen Damm in diesen See, und störten den Fischfang sehr. Dies bevog den *Julius Caesar*, das er einen neuen Damm aufführen liefs, der nach ihm *Opus Julium* genannt vvard, auch soll eben dieser, oder vvie andere sagen, *Augustus* den *Avernus* mit diesem vereinigt haben, so das beide nun untereinander, und mit dem Meere Verbindung hatten, vvodurch die Gegend des ersten noch gesünder und angenehmer vvard. *Agrippa*, vovon oben die Rede vvar, liefs auf dem *Avernus* einen Theil der Flotte bauen, die er hernach gegen den jungen *Pompejus* in *Sicilien* zu gebrauchen gedachte, und auf der Stelle des von ihm gefällten Waldes standen nachher, vwie *Strabo* bezeugt, schöne Gebäude. — Auch *Nero* traf viele und grofse Anstalten in dieser Gegend, wie *Sueton* sagt. Er legte, heifst es, einen Fischteich an, der sich von *Misenum* bis zum *Avernus* erstreckte, er führte Gebäude und Säulengänge auf, um unter Obdach fischen zu können, auch liefs er warme Quellen von *Bajä* dahin leiten. Ferner liefs er einen Kanal vom *Avernus* bis *Ostia* ziehen der 160 Meilen lang und so breit

war, daß zwei fünfrudrige Schiffe nebeneinander vorbei fahren konnten, ohne das Meer zu berühren. Um solch ein ungeheures Werk zu vollenden, liefs er alles, was im Römischen Gebiete in Kerkern verhaftet war, nach Italien bringen, und alle Verbrecher erhielten keine andere Strafe, als daß sie an diesem Werke arbeiten mußten. Erstaunliche Kösten giengen natürlicher Weise darauf, und bei dieser Gelegenheit soll Nero auf große Schätze getechnet haben, die in Afrika in großen unterirdischen Klüften verborgen lägen, und von der *Dido* noch herrühren sollten. Man sehe *Sueton* im Leben des Nero. Heut zu Tage besteht der *Avernus* noch unter dem Namen: Lago d'Averno, in der *Terra di Lavoro*, nicht weit von *Pozzuolo*. Noch ist er sehr tief, und riecht etwas schwefelhaft, welches wegen seiner Nähe mit dem *Vesuv* leicht zu erklären ist. In dem *Lukrinus* hob sich im J. 1558, den 19. und 20. Sept. des Nachts, unter einem starken Erdbeben ein Berg empor, der 400 Ruthen hoch ist, und über 5000 Schritte im Umfange hat; er heiß Monte di novo Cenere. Was noch von Wasser übrig ist, beträgt nicht über eine viertel Meile in der Länge, und 100 Schritte in der Breite, es ist gesalzen, wie Meerwasser, und seine einst berühmte Austern sind nicht mehr. Siehe *Hedderichs Reall.* unter diesem Art.

Daß ehemals mehrere Gegenden Italiens durch Anlegung von Kanälen von Sümpfen gereinigt, und die ungesundesten in reizende und volkreiche Strecken umgeändert wurden, dieß zeigt uns der

Anblik der d'Anvillischen Karte von diesem Lande. In der Gegend von *Livorno*, sagt *Labat*, waren Vorzeiten ebenfalls Sümpfe, man leitete sie aber glücklich ab. Auf genannter Karte findet man an der *Ligurischen Küste* die *Fossa Papyriana*. In dem *Venetianischen Gebiete* die *Fossiones Philistinae*, *Fossa Carbonaria*, *Augusta*, bei *Parma*, die *Fossa Parmensis*, und andere; aber die Geschichte hinterliefs uns keine nähere Umstände davon. Aus dem ganzen ergibt sich, daß Römer ein Land zum Paradies umzuschaffen wußten, welches in mehrern seiner Theile nicht paradiesisch aussah: Was würden sie erst gethan haben, wenn sie eine eigentliche Handels-Nation gewesen wären? diesem ungeachtet war wenigstens die *Tiber* in jenen Zeiten weit schiffbarer, als jetzt. August liefs sie reinigen, und ihr Bett erweitern, eben dieser Kayser setzte von dieser Zeit an die *Curatores Alvei Tiberis* und ihrer Riparum ein. Einige seiner Nachfolger trafen ähnliche Anstalten bei diesem Flusse. Wie sehr sich aber seitdem die Umstände verschlimmert haben, sagt erwähnter *Labat*: Von den beiden Armen der *Tiber*, schreibt er, ist der *Fiumara* ganz verschlemmt, und unschiffbar, sonst war er der tiefste und schiffbarste, dieß ist der östliche Arm, an ihm lag das alte *Ostia*, das von eben dieser Mündung den Namen hatte. Der andere oder *Fiumecino* muß mit Kösten gereinigt werden, und dient nur, um kleine Schiffe, Tartanen u. s. w. nach *Rom* zu führen. Kurz, seit *Verpasiens* Zeiten setzte sich in dieser Gegend (an der Mündung der *Tiber*) so viel Schlamm an, daß sich eine Insel

bildete, *Claudius* und *Trajan* mußten schon einen neuen Hafen bauen, weil der alte unbrauchbar war. Der *Trajanische* ist bei *Porto*, 3 Meilen von *Ostia*, aber auch dieser liegt 2 M. vom Meere. Uebrigens setzte in neuern Zeiten ein Holländer *Cornel. Mayer* der *Tiber* durch verschiedene Dämme Schranken, auch schlug dieser an dem Kanal des Sees *Macarese*, vier Meilen von *Porto*, der sehr tief ist, 3 Meilen in der Länge und eine in der Breite hat, einen neuen Hafen vor, man fand die Sache ausführbar und nützlich, die Verwüstungen der *Tiber* wären dadurch verhindert, und ein schönes Commerz für *Rom* geöffnet worden, aber man schonte das Geld.

Ehe wir Italien verlassen, dürfen wir des Riesenplans nicht vergessen, den einst der große *Julius Cäsar* faßte, um aus dem beträchtlichsten Theil dieses Landes eine Insel zu machen? Wer staunt nicht darüber? Und doch wäre es vermuthlich geschehen, wenn der, der solch ein Unternehmen entwarf, nicht zu frühe gestorben wäre. Das *Apeninische Gebirg* sollte durchbrochen, und ein Kanal von dem *Mare superum* an, bis zu der *Tiber* geführt werden. Diefs sagt uns *Sueton*. Wahr ist es: *Julius Cäsar* gieng in seinem ganzen Leben nur mit großen Dingen um, er brauchte diesen Kanal nicht, um sich zu verewigen, aber hätte er ihn ausgeführt, so wäre es ein Werk gewesen, das in jeder Rücksicht seiner würdig war.

Was *Venedig* insbesondere von den ältesten Zeiten an bis auf die unserigen betrifft, diefs zeigt

ein schöner Aufsatz von *Forfait*, Franz. Minister der Marine, in des H. v. *Zachs monatl. Corresp.* Januar 1800. Aus diesem sieht man, daß freilich die Natur vieles that, Kunst mußte ihr nur helfen. Beides war in einer Gegend nöthig, wo eine Menge Flüsse, der *Po*, die *Adige*, der *Bachiglione*, die *Brenta*, der *Marsenego*, der *Sile*, die *Piave*, *Livenza*, und *Tagliamento* in einem Raum von nur 27 geogr. M. sich ins Meer ergießen. Aus dem durch selbige vor und nach entstandenen Schlamme bildete sich hier der natürliche Inselfamm (Barrage), der sich von den Mündungen der *Adige* und *Brenta* bis zum *Piave* erstreckt. Hinter diesem Deiche befinden sich die mitten unter Stürmen ruhige *Lagunen*, mit 6 Oefnungen, die der Ebbe und Flute einen Durchgang geben, und eben so viele Häfen bilden. Unter letztern ist der *Chioggia* der älteste, dessen *Srabo* erwähnt. Das Ufer ausserhalb der *Lagunen* ist noch mit Sümpfen bedekt, unter welchen sich der alte Hafen *Brondolo* befindet, der mit der *Fossa Clodia* und *Lilistena* der Römer zusammenhieng. Der H. von *Chioggia* hat nur durch einen wenig tiefen Kanal, der höchstens Galeeren einen Durchgang gestattet, und sogar izzt verstopft ist, Verbindung mit der Stadt; man vernachlässigte ihn seit 1555, wo die *Genueser* ihn einnahmen. *Malamocco* war seitdem der beträchtlichste, und hatte nur an dem von *S. Nikolo* einen Nebenbuhler, der eben so tief war, und weniger Sandbänke hatte. Ja vom J. 1468 — 82 stritt man darüber, ob man den *Malamocco* nicht ganz verhuillen, und die andere dadurch desto tiefer machen sollte; *Malamocco*

gięgte endlich, sogar auf Kosten des *Nikolo* und *S. Erasmo*. Indessen mußte es in spätern Zeiten ein Augenmerk der Regierung seyn, daß diese Hafen oder nützliche Kanäle nicht verstopft würden; die ältesten Gesetze darüber sind vom 14. J. H. Die Aenderung der Marine erforderte tiefere Kanäle, man berathschlagte darüber viel, und that wenig, die Sache selbst verschlimmerte sich, grössere Arbeiten wurden endlich erfordert, man änderte den Lauf der *Brenta*, ihre Gewässer wurden in verschiedene Kanäle geleitet, und kamen in einen grösseren Kanal zusammen.

Ein Ableitungskanal mit Schleusen (wegen des zu grossen Falles) unterhielt die Schifffahrt zwischen den *Lagunen*, und *Padua* ohne Gefahr. Die *Piave* ward ebenfalls wegen ihren Ueberschwemmungen durchschnitten, und an das Ende des *Littorale di Cavallino* geführt; den *Sile* leitete man in das Bett der *Piave*, so wies man alle grössere Flüsse aus den *Lagunen*, und liefs nur die kleineren übrig. Man schlug ausserdem noch andere Mittel vor, die *Lagunen* zu unterhalten, und zu verbessern, man wandte Reinigungsmaschinen an, man unterhielt mühsam und mit wenigen Erfolg vier Hauptkanäle, der erste führt nach *Mestre*, der zweite nach *Padua*, der dritte nach *Brondolo*, der vierte nach der *Piave*, alle andern wurden vernachlässigt. Endlich vor 60 Jahren grub man den von *Malamocco* zur Durchfahrt der Kriegsschiffe ins Meer; seit dem that man auch an diesem nichts mehr, und man fühlt izt schon die Folgen dieser Vernachlässigung. S. 16. Wer-

den die Anstalten beschrieben, die man mit den *Lidos* (schmale Inseln) welche die *Lagunen* begrenzen, vornahm, man schützte sie durch grosse Ecksteine, Reihen von Pfählen, Faschinenwerk, im J. 1661. wurden sie doch zerstört, man stellte alles und fester wie zuvor, wider her, man bewaffnete sie durch schiefe Flächen, um die Meereswällen zu brechen, ein Sturm liefs dem ungeachtet im folgenden Jahre nichts von ihnen stehn. Man erbaute Abhänge von gebrannten und Bruchsteinen so, daß das Meer sie nicht im Rücken angreifen sollte, man gründete Deiche von 12 Fufs Erhöhung über dem Boden, es half nichts. 1708 war alles neuerdings zerstört. Iz fastete man den schwächsten und dem Meer am meisten ausgesetzten Theil, in einer Länge von 11500 Fufs, mit einer Mauer aus grossen Istrischen Marmorblöcken ein, die mit Pozzolankitte verbunden wurden, diese Mauer ruhte auf einem Wald von Pfählen, und erhob sich 9 Fufs über das Wasser. Ein Werk, das selbst den Römern Ehre gemacht hätte. Die übrigen Ufer wurden mit geringern Kösten befestigt, und seit dieser Zeit hat eine geringe, wenig kostende Unterhaltung hingereicht, um sie gegen alle Ereignisse zu schützen. Mehrere Vorschläge aus dem 16. 17. J. h. um die *Lagunen* zu sichern s. S. 19. *Forfaits* Meinung geht dahin: man hätte anfangs das Arsenal nach *Istrien* verpflanzen, und die *Lagunen* dem Handel allein überlassen müssen, so würde man ohne Kosten alles gefunden haben, was zur Erhaltung des gemeinen Wohls, während 15 — 20 Jahrhunderten nöthig war.

Das übrige Italien stand im 15. 16. J. h. in seiner schönsten Blüte, und damals war es auch, wo dieß reizende Land seine meisten schiffbaren Kanäle erhielt. Ausser den *Venetianern* suchten auch die *Lombarden* die Zahl der Kanäle zu vermehren, und so entstanden ausser der prachtvollen *Brenta* der Kanal von *Isrea*, der *Ticinello*, *Naviglia-Martesana*, *La Communia*, die *Fossa Marennga*, der *Naviglio della Communa*, der Kanal *Pallavicini*, *Fossa Seriola*, der *Castagnaro-Fluss*, *la Roja*, *Cavone*, der neue Kanal von *Faenza* in der römischen Republik, der im J. 1789 geendigt ward, die *Cadotto-Galvano*, der Kanal von *Livorno*, nebst einer Menge anderer Kanäle, die den niedrigen Theil dieser wichtigen Seestadt durchflossen, und sie zu einem andern *Venedig* machen.

Last uns nun noch diejenigen Anstalten sehen, welche Römer ausser ihrem Vaterlande in Ländern trafen, die sie später erobert hatten, und durch eben solche Vorkehrungen mehr sichern, und mit dem Ganzen näher verbinden wollten. *Gallien* und der *Niederrhein* waren besonders diejenigen Oerter, an welchen sie die Gröfse ihrer Entwürfe eben so schön blicken liefsen, als in ihrem Italien und in der Nähe ihrer Hauptstadt. *Sueton* nennt uns als den ersten Unternehmer solcher Arbeiten den *Drusus*, Vater des *Germanicus*. Von ihm heifst es: Er war unter den römischen Feldherren der Erste, der die *Nordsee* befuhr, und jenseits des *Rheins* Kanäle von einer neuen Bauart mit vielem Aufwand anlegte. *Bucherius* L. I. c. 16.

p. 39. kommentirt diesen Text, und sagt: *Sueton* schreibt von mehreren Kanälen, die, wenn schon nicht einzelnen, doch zusammen genommen, eine große Strecke einnahmen, einer davon ist bis zu dieser Stunde noch berühmt, und *Tacitus* nennt ihn deswegen per antonomasiam den *Drusischen Kanal*, er gieng vom *Rhein*, da, wo izt *Iseloort* liegt, nach der *Issel* und dem Städtchen *Duisburg*. Der Kanal an sich war nicht über 8000 Schritte lang, und in Rücksicht dieses allein konnte man das Werk noch nicht groß nennen, aber wahrscheinlich ist es, daß er das Bett der *Issel* unterhalb *Duisburg* bis zur *Guidersen* breiter und tiefer machte, weil er im J. n. C. d. S. 754. mit seiner Flotte diesen Weg nehmen wollte, und wirklich nahm, um die *Frisier*, *Bructerer* und *Kauzen* in ihren Wohnsitzen anzugreifen. Das nämliche that nachher sein Sohn *Germanicus*. *Desing* sagt: von *Duisburg* bis *Arnheim* geht der *Drusus-Kanal* zwei Meilen weit, der von ihm zur Vereinigung des *Rheins* mit der *Issel* geführt ward. VI. B. S. 75. *Maskov*, *Bunau* und *Bertius* in seinen *Commentar. rer. germ.* L. I. p. 33. schrieben mehreres darüber.

Unter *Claudius* (im J. n. C. G. 47.) zeichnete sich in eben dieser Gegend ein berühmter Feldherr der Römer Namens *Corbulo* aus, er setzte den *Kauzen* und ihren Nachbarn stark zu, und würde noch mehr geleistet haben, wenn *Claudius* des Krieges müde, ihm keinen Befehl zugeschickt hätte, sich zurückzuziehen. Er gehorchte zwar, aber ungerne, und um seinem Heer unterdessen eine Beschäftigung zu verschaffen, liefs er von diesem

zwischen der *Maas* und dem *Rhein* einen Kanal 23000 Schritte lang, oder, wie *Dio* schreibt, von 180 Stadien führen, um der Flute Einhalt zu thun, die in diesen Gegenden oft sehr stark war. Genannter *Bucherius* glaubt, dieser Kanal sei das, was man an dem *Rhein* die *Flint*, und an der *Maas* die *Sluis* nennt; der nämlichen Meinung ist *Cluverius* L. II. German. c. 31. *Bertius* giebt den Beweggrund des *Corbulo* so an: Die Mündungen des *Rheins* haben dies Ungemächliche an sich, daß, wenn das Meer in seiner Flute ist, und den Ausfluß des *Rheins* hindert, auch dieser anschwillt, und den Dämmen gefährlich wird, dies ist der gewöhnliche Fall beim Vollmond. Kömmt zu dieser Zeit der Nordwind noch hinzu, der dann das Meer noch höher in diese Mündungen hinein treibt, so muß die Gefahr zunehmen, und wahrscheinlich ist es, daß bei diesen vereinten Umständen *Batavien* einst in Wasser untergieng. Doch die Natur selbst half auf eine gewisse Art diesem Unheil ab, denn, wenn das Meer in eine Mündung des *Rheins* stürmisch eindringt, so geht es durch eine andere, quer durch *Batavien* in seine Gränzen zurück, und nicht alle Mündungen werden auf einmal vom Meere und Nordwind bestürmt. Dies sah *Corbulo* ein, und wollte nun der Natur helfen, darum führte er von dem rechten Rheinarme bis zum linken, da, wo er sich mit der *Maas* vereinigt, und diese eine große Mündung an dem Meerß bildet, einen Querkanal. Drang nun das Meer in einen Arm hinein, so fand es den Ausweg durch den andern.

Die schönste Unternehmung war die, welche *L. Vetus* um das J. 58 nach C. G., unter der Regierung des *Nero*, in *Gallien* wagte. Während dem der Kayser in *Rom* seinen Lüsten fröhnete, so sagt *Daude* *Histor. univers. L. I. p. 115.* hatten die römischen Legionen in den Provinzen ihre Hände voll zu thun. *L. Vetus* wollte die *Mosel* mit der *Araris* (der heutigen *Saone*) durch einen Kanal verbinden, dann konnte ein römisches Heer von *Rom* aus zur See bis in die *Rhone*, von hier auf dem *Araris*, weiter durch den Kanal auf die *Mosel*, dann auf dem *Rhein* bis in den *Ozean* kommen. Wie viel Zeit, und wie viele Umwege hätte ein Heer auf diesem Wege erspart? Aber *Aelius Gracilis*, der damals Legat in dem belgischen *Gallien* war, beneidete den *L. Vetus* um den Ruhm, den er sich natürlicher Weise durch solch ein Werk erwerben mußte; zum Vorwand sagte er, wie *Tacitus* *L. XIII. C. 35.* schreibt, er dürfte keine Legionen in eine Provinz führen, die ihn nichts angieng, auch dürfte er sich nicht zu sehr um die Gunst der Gallier bewerben, denn dadurch würde er dem Kayser eine Furcht einjagen. Eigentlich war dies ein Vorwand, setzt *Tacitus* hinzu, womit man gute Unternehmungen zu hintertreiben pflegt.“ Kurzum, die Sache unterblieb. — Nach dem Zeugniß des *Maskov* *L. 4.* soll *Henrich IV. König von Frankreich*, nachdem er im J. 1598 mit den *Spaniern* Frieden schloß, eine ähnliches Vorhaben gehabt haben, aber auch aus diesem kam nichts. — Mehrmal ward der nämliche Plan vorgelegt, einen Kanal zu öffnen,

der die *Saone* mit der *Loire* und *Mosel* vereinigen sollte. Die *Saone* ist mit der *Rhone* verbunden, die *Loire* hat eine Vereinigung mit der *Allier* und *Seine*: diese letztern mit der *Yonne*, der *Marne* und *Oise*, und die *Mosel* fällt in den *Rhein*. So konnten *Paris*, *Lyon*, *Marseille*, *Nantes*, und die enstferntesten Städte Frankreichs unter sich verbunden werden, und auf dem nämlichen Wege hätte sich ein Handel nach *Holland*, *Deutschland*, und bis zum schwarzen *Meere* geöffnet.

Dafs man übrigens noch lange nach *Drusus* Tod in *Batavien*, als welches Land sich vorzüglich zu Kanälen schickte, theils mit Errichtung neuer, theils mit Ausbesserung der alten Dämme abgab, sieht man daraus, weil zur nämlichen Zeit, da *Veturius* mit seinem Plane sich abgab, *Paulinus Pompejus* einen Damm, den *Drusus* dem *Rhein* zur Wehre vor 63 Jahren bei *Durostadium* (etwas oberhalb *Utrecht*) angefangen hatte, gänzlich vollendete. Dreizehn Jahre hernach ward eben dieser von *Civilis* zerstört, weil er mit den Römern im Krieg begriffen war, und gegen diese das Land unter Wasser setzte. *Bucherius* L. 5. c. 5. n. 2.

Von dem *Kayser Valentinian* sagt die Geschichte, dafs er diejenigen Werke fortsetzte, und mit neuen vermehrte, die *Drusus* angefangen hatte, das heifst, er legte auf beiden Seiten des *Rheins* gegen die *Barbaren* *Castelle* an. Unter andern war dasjenige berühmt, welches *Valentinian* am *Nekkar* errichtete, es mufs nahe an dem *Flufs* gelegen haben, denn der *Kayser* fürchtete, dieser

möchte ihm schaden, und er beschloß deswegen, ihn abzuleiten, ein neues Bett ward für ihn wirklich angelegt, und das alte mit vieler Mühe verstopft. Der Zweck ward gänzlich erreicht. *Bucherius* L. II. c. 10. n. 2. bei *Daude* T. II. p. 164. *Frejer* und *Gruter* glauben, dieß Monument müßte man in dem heutigen *Mannheim* suchen, *Cluverius* aber zweifelt daran.

Von *Galerius* sagt *Gibbon* II. Th. S. 248, er überlebte seinen Rückzug aus *Italien* vier Jahre, und widmete den Rest seiner Tage dem Genuß von Vergnügen, und der Vollziehung einiger Werke von öffentlichem Nutzen, unter denen wir vorzüglich bemerken können, dafs er die überfließenden Gewässer des *Sees Pelsa* in die *Donau* leitete, und die diesen *See* umgebenden *Waldungen* niederhauen ließ. Der *See* lag an *Oberpannonien*, nahe der Gränze von *Noricum*. *Aurelius Victor* c. 40. scheint ihn mit den *Volocceanischen* Sümpfen, oder wie sie izt heißen, dem *See Sabator* verwechselt zu haben. Er wird ins Innere von *Valeria* gesetzt, und sein itziger Umfang ist von 12 *Ungarischen Meilen* in der Länge, und zwei in der Breite.

Mittlere Epoche von Karl dem Großen  
bis zum XVIII. J. H.

Mit den Römern schien der Geist, der große Unternehmungen entwirft, und ausführt, verschwunden zu seyn. Krieg war nur das Lösungswort. Viele Jahrhunderte hindurch ertönte kein anderes. Völker verdrängten sich, keines Wohnsitz war fest, wer sollte also an Anstalten denken, die nur Früchte des Friedens sind? Erst im VIII. J. H. ward ein Mann geboren, in welchem der wahre Römergeist von neuem auf zu leben schien, es war *Karl der Große*, zum Unglück verfiel er in eine Zeit, wo noch alles düster um ihn war, er selbst mußte alles aus sich selbst schöpfen, stäte Kriege, in welche er schier sein ganzes Leben hindurch verwickelt war, ließen ihm nicht einmal Zeit, dasjenige Gute auszuführen, was er entweder selbst entwarf, oder auf einem seiner Züge anderswo gefunden hatte, und nun auch in seinen Ländern ausführen wollte. Vieles sah er in Italien, die großen Werke der Römer mußten eine wahre Nahrung für seinen schönen Geist seyn. Wie manches fand er für seine Länder passend? Es fehlte ihm nicht an Geld, nicht an Händen, nur an ruhigen Zeiten, doch auch diese

wollte er nicht einmal abwarten; er wollte wenigstens zeigen, zu welchen Unternehmungen er fähig wäre, wenn die Umstände es ihm erlaubt hätten, dahin gehören seine schönen Palläste, Kirchen, Brücken, und was eigentlich nur hierhin gehört, sein Plan, zwei Meere zu verbinden, und diese vvaren der *Ozean* mit dem *schwarzen Meere*; dieß konnte zu Stande kommen durch Vereinigung des *Rheins* mit der *Donau*, und diese Vereinigung durch Verbindung des *Mayns*, der *Altmühl* und der *Rednitz*. Der Kayser, so sagt der Abt von *Ursperg* (a), vvar in *Regensburg*,

- (a) Rege autem (Carolo M.) propter bellum cum Hunnis susceptum, Regensburg sedente, persuasum est à quibusdam, posse percommode à Danubio in Rhenum navigari, si inter Radantium et Almonam fluvios ejusmodi fossa duceretur, quae esset navium capax, quia horum fluviorum alter Danubio alter Rheno misceretur. Confestim Rex cum omni Comitatu suo, ad locum hujus operi suo aptum venit, ac magna hominum multitudo congregatâ, totum autumnus tempus in hoc consumpsit. Ducta est itaque fossa inter praedictos fluvios duum millium passuum longitudine, trecentorum pedum latitudine, sed frustra: nam propter juges pluvios, et terram, quae palustris est naturaliter, opus, quod fiebat, stare non potuit, sed quantum terrae à fossoribus interdiu egestum fuerat, tantum noctibus, humo iterum relabente, subsidebat. In hoc opere occupato, nuntiata est Saxonum defectio omnimoda, et Francorum plurima à Saracenis interfectio. Quibus rebus commotus in Franciam revertens, natale Domini celebravit apud S. Kilianum Wirciburg, scilicet juxta Maenum fluvium, pascha vero super eandem in villa Francofurt, ubi et hiemaverat.

als man ihm von der Möglichkeit einer solchen Ausführung sagte, hierauf begab er sich sogleich an Ort und Stelle, eine große Anzahl von Menschen ward aufgeboten, welche sogleich Hand anlegen mußten, man arbeitete die ganze Herbstzeit daran, ein Kanal ward zwischen letztern Flüssen geführt, der zwei tausend Schritte lang, und drei hundert Fuß breit war, doch erhielt er seinen Zweck nicht, denn die Strecke war von Natur sumpfig, anhaltende Regen kamen dazu, so fiel während der Nacht das zusammen, was man beim Tag aufgeführt hatte. Das nämliche sagt *Saxo*, Grammatikus. (a) *Aventin* schreibt das Unterbrechen der Arbeit den Gespenstern und andern bösen Vorbedeutungen zu. (b) *Desing* in seinen *Aux. histor.* 3. B. S. 298. gibt *Wulzburg* in dem *Brandenburg-Anspachischen* für die Gegend

(a) Cumque totus semper modicis increceret  
aervis

Alveus, et firmo constaret Littore nusquam,  
Una petens immensa palus per lubrica fluxit  
Adtensum scrobibus cacnum subsedit in altis,

Cum tamen incepto persisteret ipse labore  
Hunc tristi laudem, fama revocante, reliquit.  
Est totius enim subito defectio gentis,  
Saxonum, rursus bellum narrata moventis,  
Praeterea Saraceni permaxima damna  
Intulerant, quaedam regni confinia ferro  
Vastantes, ducibus Francorum denique caesis  
Cum spoliis, laetoque nimis rediere Trophaeo.

Tum Rex adversis commotus laribus inde  
Ad Francos rediit.

(b) Sed invidit fortuna labori, qui invito caelo  
caeptus erat: prodigiis potentisque iram

an, wo man den Kanal anlegte, und sagt, so wie *Quad*, nicht weit von *Weissenburg* und *Nordgau* sehe man noch Spuren davon. Dafs eine Ueber-eilung bei diesem Geschäfte Statt hatte, sieht man aus den Umständen: Warum untersuchte man nicht zuvor die Gegend genauer? Warum fieng man im Herbste an zu arbeiten, da diese Zeit wegen den häufigen Regen zu solchen Arbeiten am wenigsten geeigenschaftet war? Hätte man eine bessere Jahreszeit dazu ausersehn, dem Kanal eine andere Richtung gegeben, oder die Stümpfe zuerst abgeleitet, oder ausgetrocknet, welches, wenn man sich Zeit gab, und die Sache ordentlich angrif, nichts Unmögliches gewesen wäre, so wäre die Unternehmung gewifs gelungen. Aber man denke sich in die Lage des Kaisers, er war schon alt, hörte izt erst von der Ausführbarkeit eines solchen Plans, falsche Berichte liefen bei ihm ein, er sah die Sache für leichter an als sie war, er selbst wollte noch das Vergnügen haben, sie beendigt zu sehen, vvar es also ein Wunder, dafs man zu sehr eilte, und eben dadurch den Zweck verfehlte? Man erinnere sich an *Joseph II.*, der aus keiner andern Ursache als wegen Uebereilung so manchen schönen Plan scheitern sah. Im J. 803 schreibt man dem Kayser diese Anlage zu, andere sagen im J. 793. im J. 814 starb er, da er über 70 Jahre alt

suam natura ostendit; immensi acervi frumentorum et omnis generis granorum reperti in campis, quae si pecus gustaret, & vestigio peribat. Farina inde facta sub manibus evanescebat. Noctibus auditae sunt voces mugientium et lascivientium confusi strepitus circa superiorem fossam. *Aventin.*

vvar. Unter seinem Nachfolger vvar an so et-  
 vvas nicht mehr zu denken; in der Folge verfiel  
*Karls* Monarchie in immer kleinere Stücke. Kriege  
 häuften sich auf Kriege, und vvas noch mehr ist,  
 kaum zeigte sich unter den Regenten ein Mann,  
 der von *Karls* Geiste beseelt vvar, eine falsche  
 Größe verblendete die meisten, Deutschland vware  
 gewißs eher ein blühendes Reich geworden, wenn  
 seine Regenten nie die Kayserkrone gesucht, und  
 sich nie um Italien bekümmert hätten. Doch dies  
 gehört für die Geschichte überhaupt, hier sei es  
 genug, das ich zeigte, warum man lange Zeit  
 nach *Karl dem Großen* an keine Anlag dieser Art  
 mehr dachte. Man sehe im *deutschen Magazin*  
 1793. Junius. S. 717. die Beantwortung der Frage:  
 Ist die deutsche Verfassung dem Inländischen Hän-  
 del und der Aufnahme der Manufakturen schäd-  
 lich oder nützlich? die Antwort ist: Sie ist schäd-  
 lich. Die Schritte, die man nach einem langen  
 Zwischenraum endlich in Deutschland machte, ge-  
 schahen von *Niederländern*, die im Anfang des  
 XII. J. h. schaaenweis ihr Vaterland verliessen,  
 und sich in verschiedenen nördlichen Gegenden  
 Deutschlands ansiedelten, *Hamburg*, *Lübeck*, *Bre-  
 men* stiegen durch solche neue Kolonisten empor.  
 Eine dieser Kolonien wählte im J. 1106. das alte  
 Land, ein niedriges, feuchtes, aber zur Viehzucht  
 unvergleichliches Ländchen an der Elbe, sie durch-  
 schnitt es mit Kanälen, und noch genießten ihre  
 Nachkommen die Früchte ihrer thätigen Ahnen.  
 Vielleicht erhielt auch *Hamburg* damals einige von  
 seinen *Fleeten*. Letztere Stadt und *Lübeck* wurden  
 wenigstens durch dies schöne Beispiel, das sie in

ihrer Nachbarschaft sahen, aufgewekt und zu ähn-  
 lichen Unternehmungen gereizt. *Lübeck* hatte vor  
 und nach den ganzen Handel der Ostsee an sich  
 gezogen, und sah sich igt um sichere Wege um,  
 die Waaren versenden zu können, ihre nächste  
 und wichtigste Bundesstadt war *Hamburg*, dahin  
 suchte jene nun neue Wassergege. Die Land-  
 fracht war zu kostbar, der Sund durch Natur und  
 Politik oft gefährlich. Sie liefs daher von 1390 —  
 1398 die bekannte Stecknitzfahrt fast ganz allein  
 auf ihre eigene Küsten in Gang bringen, und ihr  
 gebührt daher mit vollem Recht der Ruhm, die  
 erste künstliche Schifffahrt mit Schüttschleusen in  
 Deutschland völlig zu Stande gebracht zu haben.  
 Zwar trägt diese Fahrt noch jetzt alle Fehler des  
 Jahrhunderts ihrer Entstehung, aber doch bleibt  
 sie ein so merkwürdiges und wichtiges Werk,  
 das dessen glückliche Ausführung noch manchen  
 mächtigen Fürsten unserer Zeit übertrifft und be-  
 schämt. Seitdem verflossen etwa anderthalb hun-  
 dert Jahre, ehe *Lübeck* Nachahmer fand, und  
 diese waren die *Ostfriesen*; 1546 erhielt die See-  
 handelsstadt *Emden* einen Theil ihres nöthigen  
 Torfes von den nahen *Morästen* zu Schiffe, und  
 40 Jahre später ward die benachbarte, igt russische  
 Herrschaft *Jever* von einem ihrer bessern Fürsten  
 mit einem sehr ansehnlichen schifbaren Kanal be-  
 schenkt. *Ostfriesland* erhielt seitdem eine Menge  
 schifbarer Kanäle, die daselbst unter dem Namen:  
*Tiefen* und *Wyken* bekannt sind. Noch im Jahr  
 1791 fieng man von *Emden* nach *Lurich* einen  
*Träckfahrtskanal* an, der noch der erste in seiner  
 Art für Deutschland ist.

Ausser diesen erhielt *Deutschland* in den folgenden 2 Jahrhunderten noch einige grössere Kanäle, die ihren Stiftern Ehre machen. *Preussen* erhielt seinen ersten Kanal im Anfange des XVII. J. h. Es war die *neue Gilge*, die in 3 Jahren, von 1613, 1616 vollendet ward, zu diesem kamen noch gegen das Ende desselben J. h. der *kleine* und *grosse Friedrichsgraben*, zween nutzbare Kanäle, die dem edeln und männlichen Unternehmungsgeiste einer Gräfinn v. *Truchses*, die sie anlegte, Ehre machen. Sie fieng den Bau desselben 1638 an, und endete ihn in 8 Jahren. Der *Kleine* fängt unweit *Rautenburg* an der *Gilge* an, und geht bei *Petriken* in den Fluss *Nemmonin*, er ist eine Meile lang. Der *grosse Friedrichsgraben* fängt an der *Wippe*, der ein Arm des *Nemmonin* ist, an, und geht bei *Labiau* in die *Deine*, ist 3 Meilen lang, seit 1713 gehören beide dem König. *Büschings Erdbeschr. Preussen.* S. 1004. Die *neue Deine*, besonders aber der Kanal von *Bromberg*, der von 1773 — 74 unter der Leitung des Grossen von *Brenkenhof* gegraben ward, sind ebenfalls bedeutende Werke. Hierhin gehört auch jener merkwürdige Kanal, den die Stadt *Danzig* anlegte, um die *Fahrt* nach der *Münde* und dem *Neufahrwasser*, die durch eine grosse *Serpentine* der *Weichsel* ungemein verzögert ward, abzukürzen und zu beschleunigen.

Auch den *Kurbrandenburgischen* Staaten wurden viele Vortheile zu Theil, durch die schönen Unternehmungen ihrer trefflichen Fürsten. Zuerst kommt hier vor der *Friderich Wilhelmsgraben*, den *Kurfürst dieses Namens* vereinigte die *Spree* und

*Oder* durch einen Kanal, er fängt an der *Spree* aus dem *Werchensee* an, und geht bei *Briesekow* in die *Oder*, ist drei starke deutsche Meilen lang, und fünf *Rheinl. Ruthen* tief, an der Mitte des Kanals liegt das Städtchen *Mülrose*, wo er aus einem *See*, der die *Schluppe* aufnimmt, Wasser bekommt, er hat 10 *Schleusen*, und man berechnet das Gefälle von der *Spree* bis zur *Oder* auf 62 *Schuh*; der *General-Quartiermeister Philipp de Chiese* dirigitte seine Anlage, man hat eine Karte von demselben, die zur Zeit des *Kurfürsten Fried. Wilhelms* *Blesendorf* gezeichnet, und *Bartsch* in *Kupfer* gestochen hat. Der Anfang mit Grabung des Kanals machte man im J. 1662. und 1668 ward er geendigt, die Absicht war, um auf diesem Wege aus der *Ostsee* ins *deutsche Meer* kommen zu können, ohne den *Dänischen Sund* zu passiren. Hierauf folgte die Verbindung der *Havel* und *Oder* durch den *Finow-Kanal*, dieser nimmt zu *Liebenwalde* an der *Havel* seinen Anfang, geht in den Fluss *Finow*, und oberhalb *Oderberg* in die *Oder*. *König Friedrich II.* hat ihn von 1745 — 45 zu Stande gebracht, er hat 15 *Schleusen*, das Gefälle von der *Havel* bis zur *Oder* soll 150 *Schuh* betragen, und der Raum, den der Kanal durchläuft, 12000 *Rheinl. Ruthen*. — Der *Plauische Kanal* verkürzt die *Wasserfahrt* zwischen *Berlin* und *Magdeburg* um die Hälfte, er ward ebenfalls von *Friedrich II.* vom 1. Jun. 1743 bis den 5. Jun. 1745 durch den *Ingenieur Mahistre* zu Stande gebracht. Er fängt bei *Pareil* an der *Elbe* an, durchschneidet die *Ihle* und *Stremme*, hat drei *Schleusen*, die den 21 *Schuh* hohen Fall des Wassers

aus der *Elbe* in die *Havel* aufhalten, und die Fahrt befördern, geht bei *Plauen* in die *Havel*, ist 8655 Ruthen, oder  $4 \frac{1}{4}$  Meile lang, unten meistens 22, oben an der Wasserfläche 26, und an einigen Orten 40 — 50 Schuh breit, an 9 Orten sind Brücken darüber gebaut. Der neue *Oderkanal* geht aus der *Oder* bei dem Dorf *Güstebinse*, und fällt gegen dem Dorf *Hohensathen* über bei *Wuzo*, oder ungefähr eine Meile unterhalb *Oderberg* wieder in die *Oder*. Er ward 1753 eröffnet, und geht durch die Feldmarken der Dörfer: *Alt-Güstebinse*, *Alt-Lizegörike*, *Zökkerik*, *Alt-Rüdaitz*, *Alt-Cüstrinchen*, *Neuglinzen*, *Hohen-* und *Niederwuhzen*. Ein ganzer *Oderbruch* ward durch diesen Kanal ausgetrocknet, so wie man durch Abschneidung des alten *Netzflusses* und einen neuen Kanal 19720, und durch Austrocknung der Brüche an der *Warts* 25846 Morgen Landes gewonnen hat. Mehrerer Kanäle, als des *Templiner*, des großen Hauptkanals, und anderer gedenken *Büsching* und *Hammerdörfer*, einige, die man in ältern Zeiten vorhatte anzulegen, kamen durch allzugroße Hindernisse nicht zu Stande, z. B. bei *Niederschönhausen*, von wo *Friederich I.* einen anlegen wollte, um von da nach *Charlottenburg* und *Berlin* fahren zu können, durch den vielen Sand, den der Wind hineinwehte, kam er nicht zu Stande. Andere Gegenden, wo zwar noch keine Kanäle sind, die aber dazu geeignet wären, gibt *Büsching* an mehreren Stellen an. Man sieht also, daß auch hier noch manches der Zukunft vorbehalten ward, und was läßt sich von einem Staate nicht erwarten, der sich

schon bishierhin vor so vielen andern zu seinem Ruhm ausgezeichnete. Man sehe über das Gesagte *Büschings* neue Erdbeschreibung, III. Th. 2. B. S. 2192. f. f. 2268. 2328. und *Hammerdörfer* Europa II. B. 1. Abtheil. S. 170.

Ich gehe nun aus Deutschland nach *Frankreich* über, welches zwar lange mit jenem gleiches Schicksal hatte, später aber sich selbst ermannte, und durch eine andere Verfassung stärker ward, während dem ein deutsches Reich sich durch die Seignie immer schwächte. Wo war ein so großes, so zusammenhängendes und unter einem Oberhaupte stehendes Reich, als das Französische? In diesem durfte man folglich auf große und gemeinnützliche Anstalten denken, ja man dachte auch wirklich darauf, wenn es schon ziemlich spät geschah. Aus dem Gesagten sahen wir schon einen Entwurf *Henrichs IV.* der freilich nur Entwurf blieb. Dieser gute König hatte wegen dem Religionskriege seine Hände voll zu thun, er mußte sein Land erst erobern, ehe er es beherrschen konnte. Kaum zeigte sich ihm einige Zeit der Ruhe, als er auch schon durch Emporhebung des Handels, durch Schiffbarmachung der Flüsse, Anlegung schöner Straßen, Einführung der Seidenzucht u. s. w. zeigte, was er vorhatte, wenn er länger gelebt hätte, aber solch ein König war Frankreich nicht lange gegönnt, Religionshass räumte ihn aus dem Wege. Unter seinem Nachfolger *Ludw. XIII.* sah *Rochelle*, wie ein *Tyrus* unter dem *Alexander*, auf Veranstaltung *Richelieus* einen Damm entstehen, der, als ihn die Wellen ein-

mal niederrissen, zum zweitenmal fester und dauerhafter entstand, den kein feindliches Schiff zu durchbrechen wagte, der endlich das meiste zur Uebergabe dieser Festung beitrug. *Schröcks allgem. Weltgesch.* II. Th. 1. Abschn. S. 229. Das erste Werk, woran man Hand anlegte, war nach *Sullys* Plan die Verbindung der *Seine* mit der *Loire* durch den Kanal von *Briare*, im J. 1604. machte man damit den Anfang, *Sully* erlebte dessen Beendigung nicht, auch entsprach er nicht ganz der Erwartung, aber es war das erste Werk der Hydrotechnik in Frankreich, und dem Minister gereichte es immer zur Ehre, seine Nation auf Vortheile aufmerksam gemacht zu haben, die man bisher so sehr verkannt hatte. Oben genannter Kanal mußte zuletzt verlassen und ein anderer, nämlich der von *Orleans* statt seiner angelegt werden. *Büsch. Encyclop.* II. Th. S. 183. Ein herrlicheres Werk, was seinem Stifter noch mehr Ehre machte, war *Ludwig XIV.* vorbehalten, ich meine den berühmten Kanal von *Languedoc*, durch den das *Mittelmeer* mit dem *Ocean* verbunden ward. Diesmal blieb es nicht beim bloßen Entwurf, nein, er ward im J. 1666 unter dem vornehmsten Ingenieur *Clairville* und dem *H. Riquet* am 29. Jun. angefangen, und im May 1681, also in 15 Jahren vollendet, er kostete vierzehn Millionen Livres, nach Wiener Währung 5 Millionen Gulden. Aber welch ein Werk kam für diesen Aufwand zu Stande? Der Kanal war 125 Meilen, 681 Klafter lang, gieng über einen Theil des Landes, welches 600 Schuhe höher lag, als die Fläche des Meeres, hatte hundert große Schleusen, fünf und vierzig

gemauerte Wasserleitungen, unter diesen neun und dreißig nach Art der Heber, sechs Brücken, die ihn über Flüsse führten, alle Berge wurden durchschnitten, nur der *Malpa* und *Eskamaze* nicht, denn sie waren zu hoch und mußten durchstochen werden, der erste, ein Fels bekam einen Weg, der vier Schuhe breit, und 120 Klafter lang war, der andere bestand aus Erde, und ward ganz unterwölbt. Das zum Kanal nöthige Wasser ward in einem Behälter gesammelt, den man zwischen zweien Bergen anbrachte, diese wurden auf der niedrigsten Seite mit einem starken,  $37\frac{1}{4}$  Klafter langen, und in der tiefsten Gegend 100 Fuß hohen Damm verbunden, der Behälter hielt eine Million Kubikschuhe Wasser, durch einen 8 bis 10 Meilen langen Graben liefert er das Wasser in jenes *Bassin*, aus dem es weiter vertheilt wird, und dessen Grund 600 Fuß über das Meer erhaben ist. Eben dieses *Bassin* ist 200 Klafter lang, 150 breit, von gearbeiteten Steinen erbaut, und gepflastert, 12000 Menschen waren immer dabei beschäftigt, es hat immer 7 Schuhe Wasser. f. *Schlözers Staatsanzeigen* 32. H. S. 407 und 426. Nach neuern Nachrichten über den Kanal von *Languedoc* ist nicht *Paul Riquet* der eigentliche Erfinder des Projekts zu diesem merkwürdigen Kanal, sondern *Franz Andreossi*, der Urgroßvater des bekannten Generals, der den 10. Jun. 1633 zu *Paris* gebohren ward, er reiste in seinem 27. Jahre nach *Italien*, um die Kanäle und Bauwerke dieses Landes zu sehen, nach seiner Rückkehr (im 30. Jahre seines Alters) theilte er sein Projekt zum Kanal *Paul Riquet* mit, und dieser legte es als das seinige dem

Minister *Colbert* vor, dieser übergab es dem General-Commissär der Fortificationen *Clairville* zur Prüfung, dieser bereiste nun mit *Andreossy* die Gegend, wo er angelegt werden sollte, und überreichte dem König ein Memoire, an dem er wenig Antheil hatte. *Andreossy*, den dies sehr kränkte, besserte noch an seinem Plane, aber schwieg; als *P. Riquet* der Unternehmer ward, wußte er *Andreossy* zur Mittheilung seiner Verbesserungen zu bewegen, daß er ihm die Ausführung seiner Entwürfe zusagte, sie würden auch befolgt, und *Andreossy* dirigitte 30 Jahre lang als Ingenieur die Arbeiten des Kanals. Ausser den Briefen und Notizen, die der General zur Rechtfertigung seines Urgroßvaters anführt, beweisen der Art. Kanal in der *Encyclop. method.*, ferner die *Encyclop. Art. Languedoc* diese Aussage. Indessen starb *Andreossy* ohne Reichthümer zu hinterlassen, da *P. Riquet* die Früchte seines Fleißes in hohem Grade genoß, aber auch letzterer war doch ein großes Genie, indem er es wagte, die Küsten eines solchen Werks zu unternehmen.

Die Ausgaben zur Unterhaltung des Kanals haben in 106 Jahren 25 Millionen, 670440 Livres, die Einnahme aber 37 Millionen, 455081 L. betragen. Die Familie von *Riquet* hatte also einen Gewinn von 31 Millionen, 784641 Livres. Noch im J. 1797 nahm sie an Ueberschuß ein 342328 L. Mehreres über die Anlage dieses schönen Kanals sehe man in der *Histoire du Canal du Midi*, connu précédemment sous le nom de Canal de Languedoc,

doc, par F. Andreossy, Général de Division, et Inspecteur-Général du Corps de l'Artillerie, an VIII. Dieses glücklich ausgeführte Werk wäre allein hinreichend gewesen, *Ludwigs XIV.* Namen zu unverewigen. Schade ist es, daß er auf einer andern Seite, durch seine stäten Kriege, die ihn mehr kosteten als die Länder, die er dadurch erwarb, seinen Ruhm für immer in der Geschichte verdunkelte. Doch ich muß hier auch noch Meldung thun von andern Werken, die eben dieser König unternahm. *Karl II. von England* überließ im J. 1662 *Dünkirchen* gegen 5 Millionen an Frankreich. *Vauban* mußte darauf sogleich die Festungswerke dieses Platzes verstärken. *Ludwig* begnügte sich damit nicht, sondern opferte noch viele Millionen auf, zur Anlegung eines Kanals von hier bis *Winoxbergen*, und eines andern durch die *Dünen*, der bei 800 Segel fassen konnte; zur Verteidigung beider wurden mehrere Forts angelegt, z. B. *Fort Louis*, *Fort François*, *Chateau Verd*, *Chateau de bonne Esperance*, *Fort Gaillard*, und *Fort de Rysbank*; alles dies ward bald fertig, weil täglich 30,000 Menschen daran arbeiteten. Ein schöner Handel öffnete sich nun von hier aus auf dem Meere, England und Holland wurden nicht wenig eiferstichtig darüber, ersteres besonders reuete der Verkauf, und beide ruheten nicht, bis ihnen der Traktat von *Utrecht* Gelegenheit verschaffte, diese ihnen so gehässige Anstalten unnütz zu machen. Frankreich mußte es sich gefallen lassen, um den ruhigen Besitz der Spanischen Monarchie zu erkaufen, daß die Festungswerke, der große

Kanal, und die Forts geschleift wurden, mit dem Versprechen, sie nie mehr wieder herzustellen. Man schleifte sie wirklich, aber, wie Engländer behaupteten, auf solche Art, daß es wenig Mühe kosten würde, sie bald von neuem aufzuführen. Frankreich bestätigte diese ihre Meinung, denn mehrmal nahm man die Wiederherstellung des Geschleiften vor, und zum Vorwand diente, der Ozean suche selbst den ihm einmal angewiesenen Weg.

Eine Meile von Dünnkirchen liegt *Mardyck*, ebenfalls an dem Meere. Auch hier ließ *Ludwig XIV.* nach dem *Utrechter Frieden* einen Kanal mit Schleusen anlegen, es arbeiteten eben so viele Menschen Tag und Nacht daran, wie bei *Dünnkirchen*. In anderthalb Jahren kam das Werk zu Stande, *Ludwig* starb darüber; England beschwerte sich nun von neuem, die nämlichen Gründe, sagte es, die *Dünnkirchen* schleifen ließen, wären auch hier anwendbar, aber Frankreich erwiderte: *Mardyck* wäre sein eigenes unbedungenes Gut, mit dem es schalten konnte, wie es wollte, nur *Dünnkirchen* sey im Traktat von *Utrecht* begriffen. Indessen stand der damalige Regent von Frankreich, der Herzog von *Orleans*, mit Spanien nicht im besten Verhältniß; um seinen Plan durchzusetzen, hatte er Englands Hilfe nöthig, aus diesem Beweggrund ließ er auch diese Werker wieder dem Boden gleich machen, in den folgenden Jahren legte man zur Herstellung Hand an, und immer erneuerten die Engländer darüber ihre Klagen. *Desing Aux. histor. VI. B. S. 34.* Nach und nach entstand

ein neuer Kanal nach dem andern: Z. B. Von *Dünnkirchen* nach *Bourbourg*, *St. Omer* und *Calais*, *Lille* und *Douay* an der *Scarpe*, ferner die Kanäle von *Orleans*, der *Picardie* und *Narbonne*, von *St. Omer* bis *Aire*, von *Charollois*, *Bourgogne*, *Franche-Comté*, und mehrere andere.

1757  
 1758  
 1759  
 1760  
 1761  
 1762  
 1763  
 1764  
 1765  
 1766  
 1767  
 1768  
 1769  
 1770  
 1771  
 1772  
 1773  
 1774  
 1775  
 1776  
 1777  
 1778  
 1779  
 1780  
 1781  
 1782  
 1783  
 1784  
 1785  
 1786  
 1787  
 1788  
 1789  
 1790  
 1791  
 1792  
 1793  
 1794  
 1795  
 1796  
 1797  
 1798  
 1799  
 1800  
 1801  
 1802  
 1803  
 1804  
 1805  
 1806  
 1807  
 1808  
 1809  
 1810  
 1811  
 1812  
 1813  
 1814  
 1815  
 1816  
 1817  
 1818  
 1819  
 1820  
 1821  
 1822  
 1823  
 1824  
 1825  
 1826  
 1827  
 1828  
 1829  
 1830  
 1831  
 1832  
 1833  
 1834  
 1835  
 1836  
 1837  
 1838  
 1839  
 1840  
 1841  
 1842  
 1843  
 1844  
 1845  
 1846  
 1847  
 1848  
 1849  
 1850  
 1851  
 1852  
 1853  
 1854  
 1855  
 1856  
 1857  
 1858  
 1859  
 1860  
 1861  
 1862  
 1863  
 1864  
 1865  
 1866  
 1867  
 1868  
 1869  
 1870  
 1871  
 1872  
 1873  
 1874  
 1875  
 1876  
 1877  
 1878  
 1879  
 1880  
 1881  
 1882  
 1883  
 1884  
 1885  
 1886  
 1887  
 1888  
 1889  
 1890  
 1891  
 1892  
 1893  
 1894  
 1895  
 1896  
 1897  
 1898  
 1899  
 1900  
 1901  
 1902  
 1903  
 1904  
 1905  
 1906  
 1907  
 1908  
 1909  
 1910  
 1911  
 1912  
 1913  
 1914  
 1915  
 1916  
 1917  
 1918  
 1919  
 1920  
 1921  
 1922  
 1923  
 1924  
 1925  
 1926  
 1927  
 1928  
 1929  
 1930  
 1931  
 1932  
 1933  
 1934  
 1935  
 1936  
 1937  
 1938  
 1939  
 1940  
 1941  
 1942  
 1943  
 1944  
 1945  
 1946  
 1947  
 1948  
 1949  
 1950  
 1951  
 1952  
 1953  
 1954  
 1955  
 1956  
 1957  
 1958  
 1959  
 1960  
 1961  
 1962  
 1963  
 1964  
 1965  
 1966  
 1967  
 1968  
 1969  
 1970  
 1971  
 1972  
 1973  
 1974  
 1975  
 1976  
 1977  
 1978  
 1979  
 1980  
 1981  
 1982  
 1983  
 1984  
 1985  
 1986  
 1987  
 1988  
 1989  
 1990  
 1991  
 1992  
 1993  
 1994  
 1995  
 1996  
 1997  
 1998  
 1999  
 2000  
 2001  
 2002  
 2003  
 2004  
 2005  
 2006  
 2007  
 2008  
 2009  
 2010  
 2011  
 2012  
 2013  
 2014  
 2015  
 2016  
 2017  
 2018  
 2019  
 2020  
 2021  
 2022  
 2023  
 2024  
 2025  
 2026  
 2027  
 2028  
 2029  
 2030  
 2031  
 2032  
 2033  
 2034  
 2035  
 2036  
 2037  
 2038  
 2039  
 2040  
 2041  
 2042  
 2043  
 2044  
 2045  
 2046  
 2047  
 2048  
 2049  
 2050

Neueste Epoche vom XVIII. J. h.  
bis auf unsere Zeiten.

Das XVIII. Jahrhundert ward für die Geschichte des Kanalbaus eins der merkwürdigsten, ein allgemeines Signal wekte gleichsam zur nämlichen Zeit verschiedene Länder, allenthalben legte man Hand an, weil der Handelsgeist allgemein ward, und verschiedene Regenten durch solchen ihre Länder blühend machen, anderer Seits durch ihn dasjenige wieder ersetzen wollten, was sie durch lange und kostspielige Kriege an Menschen und andern Schätzen eingebüßt hatten. Im Norden lebte noch zu Anfang dieses J. h. ein Regent, der aus mehrern Rücksichten den Namen des Großen verdiente, der Kayser von *Russland*, *Peter*, ward hier Schöpfer seines Reichs; Sitten, Gebräuche, die ganze Denkungsart der Einwohner, ja die Natur selbst suchte er in seinem großen Staate umzuschaffen; groß waren seine Pläne, aber kein Wunder ist es, weil er sich *Ludwig XIV.*, wie *Voltaire* sagt, zum Muster vorstellte. Seine eigene Bildung nahm er vor auf jenen Reisen, aus welchen so manches Gute für seine Länder entsprang. In *Holland* legte er den Grund zu *Russlands* künftiger Marine, in eben diesem Lande

lernte er den Kanalbau kennen, wo er schier bei jedem Schritte auf einen künstlichen Damm oder Wassergraben stiefs, hier entwarf er schon den Plan, ähnliche Werke einst zu unternehmen, zu deren völligen Ausführung noch Eroberungen an Ländern mußten gemacht werden. *Peters* große Entwürfe blieben nicht leer, mit *Karl dem Großen* hatte er das, wie vieles andere, gemein, daß er geschwind, aber glücklicher als jener, zu Werke gieng. Daher kam es, daß er während seinen Feldzügen an Verbesserung seiner Staaten, durch Emporbringung des Handels und dessen Erleichterung, durch Anlegung schöner Strafen, Schiffbarmachen der Flüsse, Graben der Kanäle u. s. w. dachte. *Petersburg* stieg am Ausflusse des *Newa-Stroms*, als die zukünftige Beherrscherin des Nordens hervor. Ihr durch Handel und Schiffahrt eine feste Dauer zu verschaffen, war *Peters* vorzügliches Augenmerk. Diesen Zweck zu erreichen, mußte auf der *Newa*, die aus dem *Ladogasee* entspringt, und bei *Petersburg* ins *Baltische Meer* fließt, die Schiffahrt erleichtert werden, erschwert war sie durch einen Wasserfall am Ausflusse der *Tosna* in die *Newa*. Den Fall durch eine Schleuse zu heben, und einen Weg zwischen beiden Ufern der *Newa* vom *Ladogasee* bis zum Meere zu bahnen, war *Peters* erster Auftrag für *Münich*. So hieß der Mann, der sich in *Hessendarmstädtischen*, *Casselschen*, *Polnischen*, endlich in *Russischen* Kriegsdiensten auszeichnete.

Der Zweite war, einen geräumigen und der zukünftigen Russischen Seemacht anständigen Ha-

fen anzulegen, kein Meerbusen war dazu mehr geeignet als der zu *Rogerwik* im Herzogthume *Esthland*, 44 Werste westwärts von *Reval*, da, wo der Bach *Padis* in das Meer fällt, in der Folge hieß er der *Baltische Hafen*. Das dritte Weik in *Peters Plane* war der *Ladogaische Kanal*. Um *Petersburg* zur vorzüglichsten Stapelstadt des Russischen Handels zu machen, war es nicht genug, die Fahrt auf der *Newa* zu erleichtern, man mußte auch für Sicherheit der Waaren sorgen, die vom *Caspischen Meere*, aus *Persien*, *Astrakan* und *Casan* kommen sollten; die meisten Waaren kamen auf dem großen *Wolchow-Flusse*, der sich etwa hundert Werste höher, als die *Newa*, mit dem *Ladoga* vereint. Aus der *Wolchow* in die *Newa* zu gelangen war eine lange Fahrt auf dem See nöthig, eine Fahrt, die durch eine hervorragende Erdzunge noch verlängert, und dabei mit Gefahren verbunden war. Mehrere tausend platte Fahrzeuge (denn größere konnte man wegen den Vertiefen der kleinern Flüsse nicht brauchen) waren schon auf dem *Ladoga* verunglückt, dieß schreckte mehrere Kaufleute ab, und oft fehlte es dadurch der Stadt an Brodkorn. Ein Kanal, der die *Wolchow* mit der *Newa* vereinte, um die trügerische See zu vermeiden, ward als das einzige Mittel angesehen, diesen Ungemächlichkeiten und der Noth abzuhelfen. Aber welch ein Unternehmen war dieß? Ein Kanal von 14 — 15 deutschen Meilen in der Länge! Doch *Peter* schreckte dieß nicht ab. Schon im J. 1710, ehe ihm noch seine Eroberungen durch den *Nystädter Frieden* gesichert waren, begann er das ungeheure Werk; der Generalmajor

*Gregor. Pisarew*, der auf Kosten des Kaisers zu *Berlin* die Mathematik studirt hatte, erhielt auf *Menzikows* Empfehlung die Aufsicht. Einige zwanzig tausend Arbeiter, meist Kosacken und Kalmukken, wurden angestellt, und keine zur Förderung des Werkes dienende Kosten geschont. Dem ungeachtet gieng das Ganze nicht nach dem Wunsche des Kaisers, man machte ihm verschiedene Einwendungen gegen die volle Ausführbarkeit desselben, die kleinen Flüsse *Nasia*, *Lawa*, und *Cabona*, hieß es, die sich in den Kanal ergießen mußten, führten zu viel Sand mit sich, der Kanal würde bald verschlammmt werden. *Münnich* erhielt igt den Auftrag, das Werk zu vollführen, tausend Hindernisse stiegen auch ihm auf, worunter der Neid mehrerer Großen keine geringe Rolle spielte. *Pisarew* hatte 12 Werste weit einen unnützen Kanal geführt, er war voller Krümmungen, seine Ufer waren ohne Einfassung, kurz, es war ein wahres Stümperwerk, wovon jeden der erste Anblick überzeugen konnte. Nach *Münnichs* Plan ward nun das Werk geändert, im J. 1724 kam eine Strecke von vier Wersten zu Stande, 25000 Mann mußten seitdem nach seiner Anweisung arbeiten. *Peter* zeigte seine größte Zufriedenheit dabei, aber die Vollendung erlebte er nicht, er starb den 28. Jan. 1725. Der Tod des Kaisers weckte die Neider *Münnichs*, neue Hindernisse legte man ihm in den Weg, zum Glück schützte ihn *Catharina*, die es sich zur unabänderlichen Pflicht gemacht hatte, das zu vollenden, was ihr Gemahl begonnen hatte, das Werk hatte seinen Fortgang, noch mehr ermunterte ihn *Ca-*

charinas Nachfolger Peter II., am 12. Jun. 1728. konnte die Schifffahrt auf dem Kanale schon geöffnet werden: aber noch war das ganze noch nicht vollendet. — Peters II. Regierung war von kurzer Dauer, ihm folgte Peters des Großen Bruders-tochter, Anna Iwanowna, welche in die Fußstapfen ihrer Vorgänger eintrat. Münnichs Thaten verherrlichten auch ihre Regierung. Im J. 1732 kam endlich das schöne Werk, nach einer dreizehnjährigen Arbeit, zu Stande, und Münnich hatte das Vergnügen, die Kayserin und ihrem glänzenden Hofe den ganzen Kanal hinab, durch seine 32 Schleusen zu geleiten, 80 Fahrgänge umwimmeln auf dieser Wasserreise das prächtige Jagdschiff der Monarchinn. Der übrigen Verdiensten Münnichs um Rußland, welche aber, wie es großen Männern durchgehends zu geschehen pflegt, durch Kaballen verkannt wurden, zu erwähnen, ist hier der Ort nicht; man lese seine ganze Lebensgeschichte, aus der ich nur seinen Kanalbau als hierhin gehörig aushob, in der *Geschichte und Politik, einer Zeitschrift* von Herrn Wolmann, 1800. Ersten Stücke. S. 31 — 46.

Doch bei diesem schönen Werke blieb es nicht, in der Folge entstanden mehrere, und an andern arbeitet man noch. H. Schlözer gibt uns von neuern Anstalten folgende Uebersicht: I. Neue Kanäle in Rußland. Von Herrn von Suchteln und de Witte. Entwurf, das Caspische Meer mit dem Weissen zu vereinigen, durch Verbindung der südlichen Kiltma, an den Gränzen Permiens und der nördlichen, durch einen Kanal von zwanzig

Wersten. Man gehe der Wolga nach, von Astracau an bis an die Kama, bis Czerdin in Permien, der Permskaja oder der südlichen Kiltma, dann die nördliche herab in die Wyzogda, in den Dwina nach Archangel. II. Verbindung der Ostsee mit dem Caspischen Meere durch einen Kanal von 60 Wersten. Man gehe von Karnstadt die Newa hinauf, St. Petersburg vorbei, in der Nähe von Schlüsselburg, in dem Ladogasee, durch den Fluß Swir — Onegasee — Wytegra, diese verbunden mit der Koscha — weissen See — Szekma, Wolga. III. Verbindung der Ostsee mit dem schwarzen Meere. Aus dem Ilmonsee in der Stadthalterschaft Nowgorod, der bis Weliki luki schiffbar ist. Hier der Kanal 108 Wersen lang — bis Dwina (Duna) Wictepa. Zweiter Kanal 80 Wersten lang — Datsyka — Dnieper. Sieben Wersten machen eine deutsche Meile. Der Plan zwischen Cherson, Petersburg, Riga, ist dem Obristlieutenant Lösson aus Trier anvertraut. Die Kosten sind acht Millionen Rubel. Schlözers Staatsanzeigen. 37. H. S. 76. f. Herr Sprengel in seinem Grundrisse der Staatenkunde I. Th. S. 214. sagt noch ferner, daß während dem letzten Türkenkriege ein Privatmann beschäftigt gewesen sei, die Gegend bei den Wasserfällen des Dniepers schiffbar zu machen, indem er zum Theil die Felsen wegsprengen, theils einen Kanal längst den Wasserfällen graben liefs.

Durch den Antheil, den Rußland an Polen bekam, erhielt es ebenfalls einen schönen Kanal, das Werk des Grafen Oginski, von dem es auch den

Namen führt. Er vereinigte die *Saezara* und den *Pripez*, und machte eine für den Handel wichtige Fahrt aus dem schwarzen Meere in die *Ostsee* möglich; er besteht seit 1784.

*Catharina II.* liess im J. 1781 den Kanal von *Wolchow* anlegen, und noch mehrere Jahre arbeiten an einem Wasserwege, um von *Petersburg* eine Rückfahrt in die *Wolga* zu erhalten.

Herr *Posselt* schreibt in der *allgem. Zeit.* 25. Octob. 1798, daß das schwarze Meer mit dem *Baltischen* durch einen Kanal von 8 Meilen verbunden sey; ein Schiff von 100 Tonnen sey von *Cherson* aus in *Königsberg* gelandet.

*Schweden* ist wegen seiner Lage am Meere, das es von vielen Seiten umgibt, ein von Natur begünstigtes Land, das Meer allein befördert den Verkehr der kleinen Handelsplätze mit der Hauptstadt und den Stapelplätzen, noch mehr wird er verstärkt durch die inländischen Seen, besonders den *Mälar*, *Hielmar*, *Wetter* und *Wenner*. Was es ein Wunder, daß ein staatskluger Regent auf den Gedanken kam, diese untereinander zu verbinden, hierdurch die Wasserfahrt zu verlängern, und die Fracht der inländischen Waaren zu vermindern? Eine umständliche Beschreibung dieser Seen sehe man in *Desings* Supplem. III. B. S. 558. Den *Mälar* wollte man schon unter *Erich XIV.*, der im J. 1561 zur Regierung kam, mit dem *Wettersee* verbinden, doch es kam nichts daraus, erst unter *Karl XII.* legte man Hand an, und arbeitete seitdem fort, aber wegen den dabei

besindlichen Schwierigkeiten ist er noch nicht vollendet, nur der augenscheinliche Nutzen, der endlich dadurch erlangt wird, konnte das Ausdauern der Unternehmung bewirken, erstever ist gewiß groß, wenn man erwägt, daß so die *Ostsee* mit der *Westsee*, dem *Kategat* und *Atlantischen Weltmeer* zu Stande käme, um so von *Stokholm* bis *Gothenburg* fahren zu können, wobei der Zoll bei *Helsingor* erspart würde. Der *Mälar* ist schon bei *Stokholm* mit der *Ostsee* verbunden, sollte der Boden zwischen erstem und *Wenner* unbezwingbar seyn, so lassen sich beide mit dem *Wettersee* verbinden. Der *Hielmar* ist schon mit dem *Mälar* vereint. Letzterer ist 12 Meilen (2 Schwedische Meilen machen 5 deutsche) ungefähr lang, 8  $\frac{1}{2}$  breit, hat schier 1500 Inseln, und liegt 6 Fufs höher als die *Ostsee*. Der *Hielmar* ist 7 Meilen lang, 79 Fufs höher als die *Ostsee*, und mit dem *Mälar* vereinigt. Der *Wettersee* ist 15 M. lang, 4 breit, und 390 Fufs höher als die *West- und Ostsee*. Der *Wenner* ist 14 M. lang, 7 breit, und 147 Fufs höher als die *Westsee*. Unter *Polchen*, einem Hydrotekten, liess die Krone im Jahr 1716 — 1718, dann von 1748 — 1755 an einem Kanale bei *Trollhätta* arbeiten, aber die Schleusen mißglückten wegen zu starkem Wasser. Ist hat es eine Gesellschaft unternommen, und Aktien ausgestellt. Elf Schleusen werden gemacht, tausend Menschen arbeiten täglich daran, besonders braucht man Soldaten, diese bekommen 4 Schilling, oder 2 Sächs. Groschen, andere gelernte Handwerker 12 Schilling. f. Auszüge aus dem Tagebuch eines Reisenden durch Schweden im neuen deutschen

*Merkur* 1798. 9. St. — Schon die verschiedene Höhe der Seen zeigt die Beschwerden an, mit welchen man bisher kämpfen mußte. Noch deutlicher erhellen sie aus *Desings* Beschreibung der *Gothaelbe*, oder *Gotthalf*, wie er schreibt, er stürzt sich 5 bis 6 Meilen (deutsche) von *Gothenburg* von einem Felsen herunter, läuft aus dem See *Wenner*, und zwar ganz allein, da doch über 20 Flüsse sich in selbigen ergießen, es fällt aber dieser nicht ein, sondern 10mal. Der erste Sturz geschieht nicht weit vom *Wenar* selbst, an dem sogenannten *Hallberg*, der mit dem *Rheinfelder* Fall des Rheins möchte verglichen werden, der andere ist 300 Schritte weiter hinab, eine halbe Meile von *Wenersburg* an dem *Schaur* oder *Gothaberg*, woselbst man recht über den Fall eine Brücke für die erbaut hat, die von *Gothenburg* nach *Stokholm* reisen. Der dritte Fall ist noch 200 Schritte weiter hinab; beide letztere sind höher, größer und stärker als der erste. 3 Meilen weiter sieht man die sogenannte *Trollhätta*, welches auf Gotisch eine Teufelsmütze bedeutet, es ist ein gewaltiger Wasserfall, mittelst dessen sich der Fluß zwischen 5 verschiedenen Inseln fünfmal nacheinander über solche Felsen herabstürzt, der größte dieser Fälle beträgt über 60 Fufs. Weiter hinab bei dem Norwegischen Dorf *Stroen*, und zuletzt beim Dorf *Elt* fällt er nochmal, aber nicht sehr hoch, und ergießt sich endlich unter *Gothenburg* in die *Westsee*. Ehedem pflegte man am *Wenar* große Masten und Pallisaden zu hauen, die man über diese Wasserfälle hinabsprengen ließ, und nach *Gothenburg* flöste, natürlich mußten

viele zerschmettern, aber der Gewinn, und weil kein näherer und besserer Weg vorhanden war, konnte diesen Schaden übersehen machen.

Unter *Thünbergs* des berühmten Wasserbau-Direktors Anleitung sucht man nun die unbezwingbaren Felsen des *Gotha-Elfs* durch einen Kanal zu umgehen, und den Fall des Wassers auf 7 Schleusen zu vertheilen.

Seit 1778 wird auch an einem andern Kanal gearbeitet, der von der Stadt *Strömsholm* den Namen führt, und den Seebarken in *Dalecarlien* mit dem *Mälar* vereinigen wird, um den Transport des Eisens zu erleichtern. *Sprengel* am angef. Ort. S. 564.

Noch eine neuere Verordnung des Königs will vor *Sorel-Telje* (3 Meilen von *Stokholm*) einen neuen Kanal aus dem *Mälar* ins *Baltische Meer* führen, er erfordert 3 Jahre Zeit, und 500,000 Reichsthaler Kosten.

*Dänemark* folgte, aber später, seinem Nachbar; und sah den Vortheil ein, der durch Verkürzung einer Fahrt zwischen der *Ost*- und *Nordsee* nothwendiger Weise entstehen mußte. Ja, man muß staunen, warum man nicht eher auf solchen Gedanken verfiel, besonders, da in manchen Jahreszeiten der *Kategat* gefährlich ist. Im Jahr 1777 ward der *Kieler* Kanal angefangen, und 1784 geendigt; die ganze Fahrt auf demselben beträgt  $27 \frac{2}{3}$  Meilen, und er kann Schiffe von 90 Lasten tragen. Ihre Zahl vermehrt sich sehr, und in den letzten Jahren zählte man schon über 900;

die sich dieses zollfreien Handels weges bedienten f. Sprengel a. a. O. S. 520. Eine umständlichere Beschreibung dieses *Hollsteinischen* Kanals findet man in dem *Berliner Portfeuille* von 1787, im Jänner. Er macht gewifs *Christian VII.* und seinem weisen Minister *Bernsdorf* Ehre. Ausser diesem verspricht der 1793 in Fünen angefangene Kanal vom *Odensee* bis in den Meerbusen von *Stegestrand* sehr viel Gutes. Aber früher schon verdanken einzelne Gegenden *Dännemarks* einigen flüchtigen *Niederländern*, die dem Verfolgungsgeist der *Dortrechter Synode* entwichen, ähnliche Vortheile. So ward wahrscheinlich in der Mitte des *XVII. J. h.* bei *Friedrichsstadt* in *Schleswig* die *Treen* durch Kanäle und kostbare Schleusen in die *Eider* geleitet. Der Kanal des *Rutebüller Kogs* verbindet schon seit undenklichen Jahren die Stadt *Tondern* mit dem Meere, und von *Catingfiel* nach *Garding* geht ebenfalls ein schifbarer Kanal. Der Handelsgeist erwacht immer mehr in diesem Reiche, und was läßt sich also nicht in der Zukunft von diesem noch hoffen?

Wir sahen schon oben, was *Holland* (das alte *Batavien*) zu den Zeiten der Römer war; wie würden letztere staunen, wenn sie das heutige sähen! Kein Land, *Venedig* ausgenommen, setzte seit undenklichen Zeiten den Wasserbau mit mehr Thätigkeit und Anstrengung fort, als eben dieses, aber es war freilich auch keins von der Natur so dazu genöthigt, als *Holland*. Was es an Land besitzt, muß es dem Meere entreißen, das sich täglich in seinen vorigen Besitzstand zu setzen

droht, wenn man ihm nicht durch künstliche Dämme, Schleusen und Kanäle den Weg dazu versperre. Ausserdem sind eben diese Anstalten *Bataviens* unbezwingbare Vormauern und Festungen gegen den Feind. Unter einem *Civilis* war das Land das noch nicht, was es izt ist. Doch wußte dieser Feldherr schon einen guten Gebrauch von dem Mittel zu machen, das ihm die Natur an die Hand gab, er warf einen Damm in dem Rhein auf, der das Land überschwemmte, wodurch viele Römer untkamen; die *Bataver*, welche *Civilis* anführte, kannten die Tiefe des Wassers, griffen den schwer bewafneten Römer in den Fluten an, durchbohrten ihn mit ihren langen Spiesen, der Sieg war auf Seite der erstern, nur ein Verrath eines Ueberläufers, der dem Römer einen Umweg zeigte, konnte ihn dem *Civilis* entwinden. Dieß geschah um das Jahr 70. n. C. G. unter *Vespasian*. f. *Tacitus* L. 5. hist. C. 24. Damal hatte der Rhein 3 Mündungen an *Bataviens* nördlichen Gränzen, sie hießen *Flevus*, die mittlere Mündung, und *Helius*, die erste ward von *Drusus* angelegt, es war die am meisten nach Ost gelegene; die Westliche war das, was man izt die *Waal* nennt, zwischen dieser und der mittlern war der Kanal des *Corbulo*. Eine Karte in *Daudes* hist. univ. T. I. p. 184 zeigt die Sache ganz deutlich. Aber welch eine Aenderung der Dinge gieng seit jenen Zeiten in *Batavien* vor sich? Der sonst so mächtige Rhein behält izt nur bis zu dem Dorf *Catwyk*, nicht weit von *Leyden*, seinen Namen, verliert ihn aber hier, und sich selbst in dem Sande, nachdem er durch viele Arme und Kanäle seiner Gewässer be-

raubt ward. Nicht weit von hier zog sich im XVI. Jahrhundert das Meer vom Lande weit zurück, so dafs man das von *Caligula* hier erbaute, nachher aber verschlungene Schlofs im Grunde des Wassers sah, und viele Alterthümer herausbrachte. Wie der Rhein, so mußten die *Maas* und *Schelde* ebenfalls ihr Wasser hergeben, um Städte und Festungen zu sichern, Kanäle führen von einer Stadt zur andern, durchschneiden das ganze Land, Waaren werden in den Städten selbst vor den großen Kaufmannshäusern ausgeladen, Seen wurden ausgetroknet, ganze Strecken eingeteicht. Daher die Endung so vieler Namen von holländischen Städten auf *dam*, z. B. *Amsterdam*, *Rotterdam*, *Saardam*, *Meunikedam* u. f. w. Bataviens Hauptstadt, *Amsterdam* erhob sich aus einem sumpfigen Boden, den erst ganze Wälder von Bäumen für Häuser gründen mußten. Die Insel *Cadsan* ward blofs durch Teiche dem Wasser entrisen, solche Strecken nennen die Holländer *Polder*. Kurz, jeder Schritt verräth Kunstfleifs der alten und neuern Bataver in dem Wasserbau, bei ihnen lernten andere Nationen, oder sie vertrauten Werke, an die sie sich selbst nicht wagten, ihnen an, wie wir dies in Italien sahn; *Peter der Große* verewigte in der Geschichte das Dorf *Saardam*, Franzosen selbst entwarfen die schönen Anlagen, wovon oben schon die Rede war, nach den häufigen Modellen, die sie in ihrer Nachbarschaft, in den Niederlanden fanden, ja ihr großer *Ludwig XIV.* scheiterte mit seinen Entwürfen im J. 1672, als er *Holland* zu verschlingen drohte, denn nur

bis *Naerden* und *Netavinden* gieng der Lauf seiner Siege, und nicht vweiter.

bis *Naerden* und *Netawinden* gieng der Lauf seiner Siege, und nicht weiter.

Die verschiedenen Perioden zu bestimmen, in welchen man alle diese Anstalten unternahm, ist mir unmöglich, aus Mangel an umständlichen Nachrichten. So viel ist sicher, daß vieles, wo nicht das meiste, geschah, als die 17 Provinzen noch unter einem Oberhaupte standen, und damals schon zeichnete sich diese Nation als ein wahrer Contrast mit dem trägen Spanier in allem aus. Der einst in diesen Provinzen überhaupt so blühende Handel schrieb sich zum Theil von seiner natürlichen Lage her, die man durch Kunst ihm noch dienstbarer machte. Darum sieht man Gent an dem Zusammenflusse der Schelde und Lys mit Kanälen durchschnitten; von hier über Brügge geht nach *Ostende* ein schöner Kanal, die *neue Fahrt* genannt. Letztere Stadt konnte wegen ihren trefflichen Festungswerken, die man unter Wasser setzte, eine Belagerung der Spanier von 3 Jahren, 3 Monaten, und 3 Wochen aushalten (von 1601 — 1604.) Zu *Comminges* in *Flandern* befinden sich die Schleusen, wodurch man das ganze Land unter Wasser setzen kann. Das *Oesterreichische Brauband* hat ebenfalls einen schönen Kanal von *Brüssel* bis *Antwerpen* aufzuzeigen. Der von ersterer Stadt bis in die Nordsee führende kostete 800,000 Fl. f. *Hammerdörfer Europa*. II. B. 1. Abth. S. 125.

Daß man übrigens die schönsten Werke dieser Art in den 7 vereinigten Provinzen findet, daran

war wohl nichts als die Trennung dieser von den übrigen, und der den Vereinten zu Theil gewordene Haupthandel Schuld, die Schelde ward gesperrt, Antwerpen und andere sonst durch ihr Gewerb so ansehnliche Städte sanken tief herab, Joseph wollte sie wieder empor heben, aber vergebens.

Uebrigens dauern diese Anstalten in den vereinigten Niederlanden seit Jahrhunderten fort, und aller Anstrengung ungeachtet, womit man dem Meere Schranken zu setzen sucht, droht dieses doch mit neuen Durchbrüchen. Im J. 1164 überschwemmte der Belgische Ozean 12 Meilen Landes. 1218 kamen in *Friesland* 100,000 Menschen in den Fluten um. 1377 brach das Meer die Dämme in *Flandern*, viele Oerter giengen zu Grunde. 1446 geschah das nämliche in *Holland* mit einem Verlust von mehr als 100,000 Menschen und unzähligen Viehe. f. *Catena temporum*. P. II. p. 369. Im J. 1521 ergossen sich die *Maas* und *Waal*, weil das Meer sehr hoch in selbige herauf drang, über einen grossen Theil des schönsten Landes zwischen *Dortrecht* und *Brabant*, 72 Dörfer wurden verschlungen, und über 100,000 Menschen kamen dabei ums Leben. *Cluv.* in seiner *Geographia Antiqua*. — Schier eben so fürchterlich war für *Holland* das Ende des Jahrs 1676: Das Meer brach Dämme durch, und vernichtete 40 Dörfer mit Menschen und Vieh; ein Sturmwind vermehrte noch den Schaden in den benachbarten Gegenden und an der Flotte. f. *Rerum per Europam gestarum Synopsis*, ad h. annum. Im J. 1682

schätzte man den durch eine neue Ueberschwemmung des Meeres und der Flüsse verursachten Schaden auf 20 Millionen. Dasselbst S. 183. — Aus den angeführten Jahren sieht man schon die fortgesetzten Arbeiten beim Wasserbau, aber ein einziges solcher Unglücke war hinreichend, die Anstalten vieler Jahre auf einmal zu zernichten, neue mußten mit unsäglichen Kosten unternommen werden, denn ein Stillstand weniger Jahre würde noch größere Strecken für immer verschlungen haben. Man suchte also die alten Fehler zu verbessern, Ufer wurden mit stärkern Dämmen versehen, man führte ungeheure Werke auf, die die ganze Schwere des Meeres ertragen zu können schienen, wurden auch diese eingedrückt, so setzte man ihm noch stärkere entgegen, doch alles dies wollte nichts helfen, bis ein Bauer, wie *Desing* sagt, durch seine ganz guten physische und mathematische Betrachtungen ein Mittel entdeckte. Er sah, daß die bisherigen Dämme gerade in die Höhe stiegen, daß also die Wellen an selbigen mit völliger Gewalt, wie eine Kugel an die Mauer, anprellten, wodurch die Dämme endlich unterliegen mußten; er gab sich also selbst als Meister an, liefs neue Dämme aufführen, die breiter in das Land herein, aber dabei ganz sanft als ein *Planum inclinatum* in die Höhe steigen. Schiessen izzt die Wellen darauf, so finden sie keinen Widerstand, oder nur einen geringen, eine glitscht dann nach der andern ab, und alle fahren ganz gemächlich in die Höhe, fast wie eine Kugel, die auf der Abdachung einer Brustwehr keine Breche macht,

sondern sich selbst abstößt.“ Ferner sagt er: Man hat alles ersinnliche an Dämme angewandt, das größte Holz schafte man in ungeheurer Menge für vieles Geld von weitem her, und brauchte es zum Pfalwerk, man vermengte Seegrass mit der Erde, und pochte es ein, man setzte so viele Wächter und Aufseher über das Ganze, und zwar für immer, daß man zu sagen pflegt: Es werde dazu mehr Volk gebraucht, als das Brod, was aus holländischen Früchten gezogen wird, ernähren kann, ja daß oft ein einziger Werkschuh von dieser Schutte der Republik auf 100 Thaler zu stehen komme, und doch fand sich ein schwerer Feind in den Holzwürmern ein. Damit aber an Vorsicht gar nichts gebräuche, so hat man an den Dämmen hin und wider wohl ausgedachte Katarakten oder Fallthore angelegt. Diese haben zween frei schwebende, aufwärts gegen das Meer aufgehende Flügel. Schwillt nun das Meer an, und beginnt es höher zu steigen als die innern Kanäle, so drückt es die Flügel zu, und sperrt sich selbst den Weg. Fällt es wieder, und wird das inländische Gewässer höher, so drückt die Flügel wieder hinaus, und sucht seinen Ausfluß von neuem ins Meer, f. Desing Aux. hist. T. VI. S. 51. f.

So weit war ich schon in diesem Aufsätze gekommen, als mir die schöne Abhandlung von dem mannigfaltigen Nutzen der Kanäle zu Gesicht kam, welche sich in dem *Journal für Fabriken und Manufaktur*. 1768. Octobr. dann 1799. Februar und den folgenden Stücken befindet. Ich benutzte sie sogleich, in so weit als sie ebenfalls eine kurze Ge-

schichte des Ursprungs verschiedener Kanäle darstellt, das übrige liegt ausser meinem Plane. Von der *Batavischen Republik* heißt es S. 210. „Schon im III. J. h. hegte *Holland* in seinem Schoofse ein Volk von unerschrockenen Seeleuten, die vielleicht öfter wie Piraten, als wie Kaufleute einen Theil der Europäischen Meere durchkreuzten; davon wird aus einer Stelle *Luzac's*, eines Professor zu *Leiden*, dargethan, daß die Provinzen *Holland* und *Utrecht* schon im J. 1368 mit schifbaren Kanälen seyn durchschnitten gewesen.“ Wahrscheinlich aber waren manche von diesen schon viele hundert, vielleicht weit über tausend Jahre alt. . . . Die *Gröninger* setzten schon im J. 1259 durch einen Kanal die *Humse* mit ihrer Stadt in Verbindung. S. 215 wird gesagt: Das ehemalige *Belgien* erhielt seine schönen Kanäle größtentheils von der Mitte des 16ten, bis zur Hälfte des 17. J. h. Bedürfnisse des Handels und der belohnenden Landwirthschaft, so wie die Eifersucht der belgischen Städte trugen wechselseitig dazu bei, daß im Verlaufe eines Jahrhunderts viele sehr wichtige Unternehmungen der Art ausgeführt wurden. . . . Die neue Fahrt bei *Brüssel* ward im J. 1550 angefangen, und in 11 Jahren geender. 52 Jahre hernach grub man die neue Fahrt in *Flandern*. 1645 zog man einen Kanal über *St. Joris* nach *Dixmuiden* und *Fortknoke*; 18 Jahre später die *Bulskamsfahrt*, die auch den Namen der *Calonnegracht* führt. In diesem Jahrhundert, nämlich 1754 ward der Kanal zwischen *Mons* und *Dünnkirchen*, und der von *Löwen* 1753 gegraben. Daß es aber auch in *Belgien* weit ältere gab, zeigt der 1228 von

den Flämmingern von *Gent* nach *Damans* geführte, sogenannte *alte Kanal*, indem sie das enge Bett der *Liege* erweiterten, allein die Schifffahrt auf demselben hörte in der Folge auf, und jetzt leistet er nur den einfachen Nutzen, den Ueberflus des Wassers abzuleiten. “

Bei Frankreich sahen wir schon in der vorigen Epoche, wie weit der Kanalbau in diesem Staate gediehen war. Seit Colberts Ministerium stieg er täglich, man legte täglich neue an, und verbesserte die alten, ohne Zweifel würde man am Ende des XVIII. J. h. noch weiter fortgerückt gewesen seyn, wenn jene große Staatsrevolution, die so manches stocken machte, nicht dazwischen gekommen wäre. Man findet davon die deutlichsten Spuren in einem offiziellen Tagsblatte, dem *Moniteur* vom J. 9. Wie oft ist hier die Rede von angefangenen Kanälen, deren Beendigung unterblieb, weil man ihnen Geld und die dazu nöthigen Hände entzog; aber kaum war der Hauptsturm vorbei, so kehrte man zu seinen Lieblingsplänen zurück, vieles geschah schon während einem der kostspieligsten Kriege, man endigte einige, und fieng sogar andere an, Selbst der Wechsel der Regierungsform legte nun kein Hindernis mehr in den Weg, und so sehr in andern Rücksichten die Meinungen mogten getheilt seyn, so einstimmig war alles, wenn man auf diesen Gegenstand zurückkam.

Ein äusserst merkwürdiges Circularschreiben des Ministers vom Innern vom 23. Frim. (13. Dec. 1798) 7. J. an alle Centralverwaltungen gerichtet,

verlangt von diesen die Einsendung aller Projekte, Plane, Bauanschläge, Nivellements und andere Dokumente, die sie in Betref der innern Schifffahrt Frankreichs nur immer auffinden können, zugleich meldet er, das er ihnen nach und nach die *Memoirs* mittheilen werde, woran ein Bürger (vermuthlich *Lalande*) unter seiner Anleitung eifrig arbeitet. Seinem Brief ist ein vom Direktorium genehmigter Plan zur Errichtung von 12 Kommissionen beigelegt, welche in verschiedenen Gegenden der Republik, namentlich zu *Genf*, *Altkirchen*, *Zabern*, *Toul*, *Maubeuge*, *Compiègne*, *Niort*, *Limoges*, *Bordeaux*, *Lyon*, *Bourges* und *Orleans*, alle Arbeiten in Ordnung bringen, befördern und beendigen sollen, wodurch die Flussschifffahrt, sei es durch Fortführung der bereits angefangenen Kanäle, oder durch neue Verbindungen mit denselben, erleichtert wird. Die Arbeiten dieser Kommissionen werden besonders zum Gegenstand haben: Die Vereinigung der *Rhone* mit dem *Rhein* — des *Rheins* mit der *Murthe* — der *Murthe* mit der *Mosel* — der *Mosel* mit der *Maas* — der *Maas* mit der *Aisne*, die sich in die *Oise* ergießt, welche letztere von der *Seine* aufgenommen wird — der *Oise* mit der *Sambre* und *Schelde* — der *Seine* mit der *Maas*, durch die *Oise* und *Sambre*, mit der *Schelde* durch einen Kanal von *Paris* bis *Cambray*, und mit der *Manche* durch einen Kanal von *Paris* bis nach *Dieppe* — der *Charente* und *Dordogne* mit der *Loire*, welche mit der *Seine* in Verbindung steht, und nach einem langen Laufe sich in den Ozean ergießt — der *Loire* mit dem *Rhein* durch den Mittelkanal, welcher die

*Loire* mit der *Saone* verbindet, und durch die zu bewerkstelligende Verbindung des *Doubs*, der sich in die *Saone* ergießt, mit der *Ill*, die in den *Rhein* fällt. “ So werden, wenn dies ungeheure Unternehmen zu Stande kommen wird, fast alle Flüsse Frankreichs unter sich, und mit den angränzenden Meeren verbunden seyn. Wer ist im Stande, die Vortheile zu berechnen, die dadurch entstehen müssen? *Journ. für Fabr.* 1799. S. 153. Ferner heißt es daselbst: „ An dem Kanale zur Vereinigung der *Orne* und *Loire*, wozu schon Lalande in seinem großen Werk über die Kanäle den Vorschlag gethan hat, wird bereits mit Eifer gearbeitet. Wenn man an der Mündung der *Loire* den Fluß hinaufgeht, so ergießen sich bei *Angers* drei Flüsse vereinigt in sie, unter denen auch die *Sarte* ist, diese ist bis zu *Fernay* schiffbar, aber von da bis *Alemon* sind Felsen (in gerader Linie beträgt die Strecke noch nicht  $2\frac{1}{2}$  geograph. Meilen.) Dies ist die erste Schwierigkeit. Die zweite: *Alemon* mit *Sees* zu vereinigen, bei welcher die *Orne* schon ziemlich beträchtlich ist, die bei *Caen* ins Meer fließt. “

Der Vortheil dieses Kanals ist leicht zu berechnen, da durch ihn der Kanal *la Manche* und das Weltmeer auf einem weit kürzern Wege vereinigt werden, da man izt einen so beträchtlichen Theil der Küste Frankreichs umsegeln muß. Bekanntlich hat man auch schon angefangen, die *Loire* mit der *Essonne* zu vereinigen; und am 14. Vend. 9. J. gab man sich von neuem an jenen Kanal, der *Carcassone* mit dem Kanal *du Midi* verbinden

sollte, die Entfernung einer so blühenden Stadt von letzterm gab schon im J. 1786 den Plan an, 1788 fieng man an ihn auszuführen, die Revolution kam darüber, das Werk blieb liegen, und izt führt man es da fort, wo man aufgehört hatte, wobei aber noch vieles zu thun übrig ist. *Journ. von Paris.* 30. Brum. 9. J.

Noch umständlichere Nachrichten über das Kanalwesen in Frankreich findet man bei Gelegenheit der Reise des ersten Konsuls *Bonaparte* nach *Saint Quintin*, wo er die Gegend selbst besuchen wollte, in welcher schon vor 25 Jahren ein Kanal war angefangen worden, der aber bisher unbeeidigt blieb; ein französisches Bonmot sagte in diesen Umständen von dem Consul: *Flabit Spiritus ejus, et fluent aquae.* Dieser Kanal von *S. Quintin* ist ungefähr 5 Lieues lang; eine Lieve bei seinem Anfang, und eine am Ende ist offen unter freiem Himmel, die drei andern in der Mitte sind bedekt, denn er geht durch einen Berg, dessen größte Höhe 200 Fuß hat, in gewissen Entfernungen sind Oefnungen angebracht, um ihm Licht zu verschaffen, und freie Luft darüber spielen zu machen. Hier und da hatte man die Arbeit schon unternommen, in 2 Jahren kann er fertig seyn. Die Kösten betragen 5 Millionen Liv., aber ohne diejenigen zu rechnen, welche zur Herstellung der *Oise*, *Schelde*, und des alten Kanals der *Pikardie* erfordert werden. 10 bis 12 Schleusen sind dabei nöthig. Die *Oise* soll hierdurch mit der *Schelde* vereinigt werden. Die *Somme* stellt schon eines Theils in Verbindung mit der *Oise* durch einen

schifbaren Kanal zwischen *St. Quentin* und *Chauny*, wo letzterer Fluß von sich schifbar ist bis zu seinem Zusammenfluß mit der *Seine*. Die *Seine* vereint sich zu *Havre* mit dem *Ozean*, auch steht sie noch in einer doppelten Verbindung mit selbigem durch verschiedene Kanäle, die in die *Loire* gehen. Z. B. Die Kanäle von *Loing* und *Orleans*; 2ten, den nämlichen Kanal von *Loing* und jenem von *Briare*, die *Seine* endlich wird auf diese Art mit der *Loire* vereint, und steht in Verbindung mit der *Rhone* durch den Kanal von *Charollais* und der *Saone*. Auf einer andern Seite empfängt die *Schelde*, die bis nach *Cambray* schifbar ist, und nur 8 *Lieues* von *S. Quintin* entfernt ist, 1) die bis *Jemappes* schifbare *Haine*, dann 2) die *Sape*, auf der man von *Atras* über *S. Amand*, *Marchiennes* und *Douai* fahren kann, hier ist sie mit der *Lille* verbunden durch den Kanal von der *Ober-Dyle*, der auch in Kurzem mit der *Schelde* durch den Kanal von *Cansen* wird vereint seyn. 3) Die *Lys*, die mit *Lille* durch den Kanal von der *Unter-Dyle*, und mit *Saint Omer*, *Dünkirchen*, *Calais*, *Fürnes* durch den Kanal von *St. Omer* oder der *Au* vereint ist. Die *Schelde* endlich nimmt die Kanäle auf, die von *Ostende* und *Brüssel* kommen.

Wird nun einst der Kanal der *Pikardie* geöffnet seyn, so wird eine Verbindung des Innern Frankreichs mit allen holländischen Häfen zu Stande kommen, nämlich jenen von *Ostende* und *Dünkirchen*, ferner mit den zahlreichen Kanälen des ehemaligen *Belgien*, die selbst mit der *Maas* und

dem *Rhein* schon verbunden sind, ja mit allen Häfen des *Ozean* und des *Mittelmeers*. So können das *Getreide*, an dem *Belgien* reich ist, *Eisen*, *Marmor*, *Holz*, *Masten* u. s. w. aus dem Norden nach dem südlichen *Frankreich* mit wenigen *Kösten* gebracht werden, und es ist dabei nie Gefahr, daß diese Produkte je dem Feind in die Hände fallen. *Clef du Cab.* 28. *Pluv.* 9. *J.* — Aber noch zweien andere Kanäle sollen dem ersten *Konsul* am *Herzen* liegen, nämlich der eine zur Verbindung des *Rheins* und der *Maas* in gerader Richtung bei *Venlo*; der andere zur Vereinigung des *Doubs* mit der *Saone*. f. *Journ. für Fabr.* 1801. S. 333.

Es fehlt seitdem in *Frankreich* nicht an *Schriften*, in welchen sich auch *Privatmänner*, aber meistens als *Männer von Metier*, mit neuen *Verbindungsplanen* abgeben, wie viele *Bemerkungen* erschienen schon darüber im *Moniteur*, der *Hauptzeitschrift* *Frankreichs*, so liest man z. B. in selbiger unter dem 2. *Frukt.* 9. *J.* Gedanken über die erste und nöthigste Verbindung derjenigen *Flüsse*, welche die *Zufuhr* in die *Häfen* der *Republik* erleichtern. So heißt es: Ein *Verbindungs-kanal* des *Ozeans* und *la Manche* durch die *Vilaine* und *Rance* gehört hierhin; erstere ward schon von ihrer *Mündung* an bis *Rennes* schifbar gemacht. Von *la Manche* bis *S. Malo* würden nur 2 *Millionen*, 696031 *Liv.* erfordert, und eine *Zeit* von 1 bis 2 *Jahren*, um das Ganze zu *Stande* zu bringen. Dann wären zwei *Häfen* verbunden, und ein *Weg* zur *See*, der sie sonst um 150 *Lieues* *erente*, ist bis auf 30 verkürzt. Eine in *Bretagne*

deswegen niedergesetzte Kommission schätzt die jährliche Einkünfte bloß von dem Kanal *de la Manche* zu 432000 L., wenn man nur 3 — 9 Deniers von 1000 Pfund auf die Lieue nähme. — So schlägt ein anderer eine neue Verbindung des *Ozeans* mit dem *Mittelmeer* durch den *Adour* vor. Mehrere dergleichen Vorschläge, die vermuthlich vor und nach werden ausgeführt werden, findet man an mehreren Stellen des *Moniteurs* vom J. 9.

England hatte seit undenklichen Jahren in den sumpfigen Marschen an den Mündungen des *Wit-ham*, des *Welland* und *Ouse*, dreier Flüsse, die sich in die *Wash* ergießen, seine Kanäle, ein niedriger Boden zwang die Bewohner dieser Gegenden, das Wasser abzuleiten, später machte man auch die Kanäle schifbar. Der Distrikt von *Lin-kolnschire* und *Campridschire* versetzt den Reisenden in Gedanken nach Holland. Aber alle diese ältere Anstalten sind nichts gegen die Menge und Wichtigkeit der neuern, denn keine Nation kam in neuern Zeiten der Britischen darin bei. Merkwürdig ist es, das ein 21jähriger Jüngling, der junge *Herzog von Bridgewater*, den ersten kühnen Versuch wagte, einen Kanal zur Aufnahme seiner Steinkohlenbergwerke und Steinbrüche im J. 1759. anzulegen. Er fängt unter der Erde im Innersten der Steinkohlenbergwerke zu *Wolley-Mill* an, in einer Tiefe von 40 — 110 Schuhen, und diese unterirdische Fahrt währt 2 1/2 Stunde, ehe man wieder ans Tageslicht kommt; mit unglaublicher Mühe und Kunst ist er sogar über den schifbaren *Irwellduss* auf gewölbten Bogen weggeführt, und

allen Hindernissen ist so glücklich abgeholfen, daß es schwer zu sagen ist, ob es mehr das größte Meisterstück menschlicher Erfindung als dessen Ausführung zu nennen ist. (*Hammerdörfer Europa* II, B. I. Abth. S. 302.) Der Herzog opferte zwar anfangs schier sein ganzes Vermögen diesem Unternehmen auf, hingegen bezieht er auch itzt davon ein jährliches Einkommen von 30000 Pfund Sterl. f. Journ. für Fabrik 1801. May. Welch ein Werk war dieß in einem Lande, das es itzt zum erstenmal mit ähnlichen Anstalten anderer Nationen aufnahm! Das Ganze glückte, und war nun das Signal für mehrere. Im J. 1788. zählte man schon in Großbritannien 12 große Kanäle und 1500 Menschen, die sich von der Schiffahrt auf selbigen nährten. Besonders zeichnete sich das Jahr 1767 in der Geschichte des Englischen Wasserbaus aus, denn in diesem machte man mit dem Graben drei wichtiger Kanäle den Anfang, der eine verbindet *Oxford* mit *Lichfield*, der andere die *Mersey* mit der *Trent*, und der dritte den vorhergehenden Kanal mit der *Saverne*. *H. Gaspari* beschreibt ihn noch näher, nach ihm hat er eine Länge von 35 Schottl. Meilen, steigt und fällt 160 Fuß, vermittelt 39 Schleusen, hat 18 Ziehbrücken und 15 Ruhebrücken, 5 M. von *Kilpietrik* geht er über den bemeldeten Fluß und Thal. Die Lage ist sehr malerisch, und man sieht hier, was Erfindungsgeist und Anstrengung für Schwürigkeiten überwinden kann. Durch ihn wird die lange und gefährliche Fahrt von den Ost- und Westküsten um die N. Spitze *Schottlands* vermieden, im Winter sowohl als in Kriegszeiten wird der Kanal noch wichti-

ger. Schon Karl II. dachte an die Anlegung eines Kanals in dieser Gegend, aber die Kosten waren für die damaligen Zeiten zu groß. *Gasparis geogr. Ephemeriden 1799.* Jul. Der Kanal von *Liverpool* nach *Leeds* ward so, wie der große Kanal von *Glasgow*, der im J. 1790 vollendet wurde, im folgenden Jahre, und der von *Monkland* 12 Jahre später als diese, angefangen. Doch ehe ich weiter gehe, darf ich es nicht bei der bloßen Benennung des schönen Kanals von *Glasgow* bevvenden lassen: die Flüsse *Forth* und *Clyde* flossen in verschiedenen Direktionen ins Meer, man vereinigte beide, um eine ohnehin sehr gefährliche Fahrt abzukürzen. In 22 Jahren kam das Ganze zu Stande, den 28. Jul. 1790 ward die Schifffahrt eröffnet, die Kommunikation zwischen *Irland* und dem östlichen Meer ward auf 800 Meilen verkürzt. Der Kanal geht über Felsen, Abgründe, Sandbänke, Moräste, Landstraßen, und über zween beträchtliche Flüsse, den *Luggin* und *Kelwin*, die Leitung über letztern kostete 8509 Pf. Sterl. besteht aus vier Bogen vom besten Mauerwerk, die den Kanal über ein 400 Schuhe langes, und 65 tiefes Thal führt. Schiffe 68 Fufs lang, und 8 tief können ihn befahren. *f. Auswahl der besten ausländischen geograph. und statistischen Nachrichten v. Sprengel III. B. Halle 1795.* Der schöne Verbindungskanal zwischen der *Thames* und der *Severn* ward 1783 angefangen und 1789 vollendet. Noch giebt es mehrere, aber vveniger bedeutende; fährt man so noch einige Dezennien fort, so werden in Kurzem vvenige Oerter übrig seyn, die nicht mit allen übrigen durch inländische

Schifffahrt in Verbindung stehen. Wer staunt nicht über das Steigen der Kunst bei Britten in diesem Fache, aber ein talentvoller Brindley steht auch hies an der Spitze der Unternehmungen. Noch ruht des Britten Erfindungsgeist nicht, izt beschäftigt er sich damit, die kostbaren Schleusen entbehrlich zu machen, und statt ihrer Feuermaschinen und andere Verrichtungen anzubringen. Eben beim Schlusse dieses Aufsatzes über England finde ich noch eine neue Nachricht von einem Kanal, den man in *Schottland* vorhat. Man ist nämlich izt bedacht, das *Loch Crinau* mit *Loch Gilp* zu vereinigen, um die gefährliche Fahrt um den *Mull*, oder das *Cap von Cantpre* unnöthig zu machen. *f. Geogr. Ephem. von Caspari, 1800. Junius. S. 548.* Am 1. May 1800 ward the *Pnak Forest-Kanal* in der Gegend von *Lancashire* geöffnet, dieser soll an Kunst den sonst sogenannten *Trichlar* bei *Cirencester* und den *Glascower* noch übertraffen, denn auch dieser geht noch mehr durch Berge, Felsen, über Thäler. *Allgem. Zeit. 1800. 31. Jul.*

*Spanien*, dies in manchen Stücken von so vielen verkannte Land, that in dem Kanalbau mehr als mancher andere Staat, der sich so gerne darüber erheben mögte; allein *Bourgoigne* rettete seine Ehre, und nach ihm ändern auch die neuere Reisebeschreibungen den sonst so gewöhnlichen, dem Spanier alles Gute absprechenden Ton. In des H. v. *Zachs geograph. Ephemeriden, 1798.* April, heißt es: Ist der Kanal von *Castilien* einmal fertig, so steigen alle jene Städte wieder, die vorher

so sehr gesunken waren, die herrlichen Landstraßen, noch mehr die prächtigen Kanäle werden ihnen aufhelfen, letztere übertreffen alle andere von andern Völkern angelegte. Der von *Languedoc* kommt dem *Arragonischen* nicht bei, auf letztern gehen schon von *Tudela* bis 5 Meilen unter *Saragossa* Schiffe hin und wieder. Im J. 1778 ward er wieder angefangen, aber noch ist er nicht fertig, der Krieg hinderte die Vollendung dieses merkwürdigen Werkes. Durch ihn werden einst *S. Sebastian* im *Vizcagischen Meerbusen*, und *Tortona* im Mittelmeer verbunden, dann steigen alle Städte am *Ebro*, *Arragonien* und *Navarra* vertauschen ihre herrlichen Weine leicht, das Pyrenäische Schifholz kann mit weniger Mühe und Kosten in Spanische Häfen kommen. Auch von *S. Auler* soll eine Verbindung mit dem Innern hergestellt werden. Von diesem Hafen geht eine 12 Meilen lange schöne Heerstraße über die *Asturischen* Gebirge, von da soll ein Kanal bis *Valladolid* angelegt werden, hier wird er von *Regnosa* bis *Segovia* verlängert, und sich in den *Duero* ergießen, so entsteht Verbindung mit *Portugall* und *Madrid*: *Valladolid*, wo so drei Hauptstraßen sich vereinigen werden, muß dann steigen; auch dieses Werk ist angefangen, aber noch nicht vollendet. In *Murcia* ist der Anfang mit einem ähnlichen Werk gemacht, eben so am *Mazaneres*, der durch einen Kanal bis *Aranjuez* schifbar werden wird; noch ein dritter ober der Stadt soll längst dem *Mazaneres* die Zufuhr der Hauptstadt erleichtern. Eben so legte man 1784 dem Hofe

den Plan vor, am Fuß der *Quadarrama-Gebirge* einen Kanal nach dem *Tajo*, von da in die *Quadiana* zu graben, und diese oberhalb *Andujar* mit dem *Quadalquivir* zu vereinigen; der Friede wird alles dieß vollenden. „So weit die *Ephemeriden*. Eben so rühmt Hr. *Sprongel* in seinem *Grundriß der Staatenkunde*. I. Th. S. 45. die schönen Anstalten Spaniens. „Zur Beförderung des innern Handels, sagt er, werden Kanäle gegraben, durch Gebirge und auf Wasserleitungen über Flüsse geführt, wie der von *Arragonien*; in andern Gegenden werden ähnliche Pläne ausgeführt, wie der Kanal von *Segovia*, der den *Duero* mit dem *Ebro* vereinigen wird. „Hr. *Lueder* in seiner *Einleitung in die Staatskunde* I. Th. S. 362 schreibt eben so rühmlich von diesem Staate, doch irrte er, indem er sagt, der *Arragonische Kanal* sey im J. 1785 fertig geworden. Von *Castilien* heißt es: Es hat Hoffnung, daß sein Kanal in glücklichern Zeiten zu Stande komme, und zu demjenigen, der gerade durch die dürrsten und am wenigsten bevölkerte Gegenden sich ziehen wird, der am *Quadarrama* anfangen, beim *Escorial* mit dem *Tajo*, dann mit der *Quadiana* sich vereinigen, und ober *Andujar* in den *Quadalquivir* fallen soll, sind die Kapitalien schon in Sicherheit, und die Ausführung den besten Händen anvertraut. „Hr. *Lueder* schrieb 1792, aber der leidige Krieg störte so manches Vorhaben, und unter andern auch dieß den Spaniern so vielen Ruhm und Nutzen versprechende Werk; damit man sich übrigens doch eine rechte Idee von dem Kanal in

*Arragonien* machen könne, so mag noch hier die kurze Beschreibung desselben aus *Bourgoignes Tableau de l'Espagne moderne* stehen: Die Länge des *Kayser-Kanals*; schreibt er, thut von *Tudela* bis *Sastago* 26 Meilen. Von hier bis *Saragossa* sind 34 Schleusen nöthig, wovon nur 6 fertig sind; jede kostet 200,000 R. Seit 1793 liegt das Ganze aus Mangel an Fonds.

Am weitesten standen bisher in dem Kanalbau die *Oesterreichischen Staaten* zurück, mehrere Ursachen kamen zusammen, die das Nützliche solcher Anstalten entweder nicht einsehen, oder wenn man sie schon einsah, nicht ins Werk richten ließen. *Joseph II.* starb zu frühe, von seinen Nachkommen muß man erwarten, daß Sie endlich Hand anlegen, und das Glück ihrer Länder durch diesen Weg befördern werden. *Ungarn* hat schon einen schiffbaren Kanal, der von *Temeswar* oder *Facset*. An zweien andern von *Bacs* und *Oedenburg* wird stark gearbeitet. — Der im Jahr 1795 von einer Privatgesellschaft Unternommene geht aus der *Donau* von *O.* nach *W.* in die *Theifs*, fängt bei *Monostorhcz* unweit *Zombor* an, geht durch *Chervenka*, *Kula*, *Alt-* und *Neu-Verbasz*, und kommt bei *Foldvar* in die *Theifs*; er ist 14 Meilen lang, hat 5 nach holländischer Art gemauerte Kasten-schleusen, der Mittelunterschied der Gewässer betrug 27 Fufs. In 2, höchstens 3 Tagen legt izt ein Schif den Weg zurück, wozu es sonst bei günstigen Umständen 5 bis 4 Wochen haben mußte; im J. 1801 ward er wieder hergestellt. *f. Allgem. Zeit.* 1801. 29. Jul. — *Oesterreich* selbst schon

lange reich an Entwürfen, machte im J. 1798 den Anfang mit einem Kanal, der einst sicher einen unermeßlichen Nutzen stiften wird. Im *Journal für Fabr.* 1799. S. 249. heißt es: Die Kanalbau-gesellschaft hat in der Wiener Vorstadt, Landstrasse und Ungergasse mehrere Häuser und Gärten für etliche 100,000 Flor. gekauft, und läßt solche niederreißen, um den Kanal gerade auf die Esplanade zu führen, innerhalb der Linie wird er aufgemauert, und zu beiden Seiten mit einer Strasse versehen, ein Arm davon wird an das jetzige Invalidenhaus, der Hauptkanal aber in die *Donau* geführt, wo 7 Häfen angelegt werden sollen. Seine Bestimmung ist, die Kommunikation und den Handel zwischen *Wien* und *Steiermark* zu erleichtern; er fängt bei *Schottwien* an, und wird durch *Oesterreich* nach *Wien* in den durch diese Stadt strömenden Arm der *Donau* geleitet, Waaren, besonders *Steierisches Eisen* und *Stahl*, wie auch *Holz* und *Viktualien* werden für die Hauptstadt der Monarchie, dem Plane gemäß, bis nach *Schottwien* auf der Achse geführt, und von da in Schiffen mit wenigen Pferden bis nach *Wien*; ein Pferd, das sonst 10 Centner führt, soll auf diese Art 100 führen, also wird anstatt 10, ein einziges hinreichend seyn. *f. Daselbst*, S. 337. II. Hälfte.

Neuere Nachrichten sagen nun auch, daß eine Privatgesellschaft in *Fiume* einen Plan entworfen habe, wie man zur Beförderung des Handels den *Kulpaflufs* von *Karlstadt* bis *Brody* schiffbar machen, und von *Brody* gegen *Fiume*, *Bukkari* und

*Ponto Re* eine Handlungsstrasse anlegen könne; der Kayser unterstützte diesen Plan aufs wirksamste. f. Frankf. K. R. O. Postamtz. 1801. Nro. 103. Mehreres über die Schiffbarmachung des *Kulpa*, und das Anlegen mehrerer anderer Kanäle ist in den *geograph. Ephemer. von Zach* gesagt worden.

Selbst einige kleinere Staaten trafen Anstalten dieser Art, die ihren guten Regenten Ruhm erwarben, sei es auch, daß sie nicht immer glückten, oder der Erwartung ganz entsprachen. Es gehören hierhin *Münchs* Arbeiten zu *Carls haven*; von diesen schreibt *H. Woltmann* in seiner *Geschichte und Politik* 1800. 1. H. S. 25. Als der Landgraf *Karl* am Zusammenflusse der *Diemel* und *Weser* die neue Stadt *Carls haven* anlegte, wußte er *Münchs* Kenntnisse in dem Wasserbau zu nutzen; die Aussicht auf schöne Speditionsgeschäfte veranlaßte ihn, die *Weser* durch einen Kanal mit der *Fulde* zu vereinigen, aber die Beschaffenheit des Bodens war ihm hinderlich, denn nicht der abflüssigen Berge, und des so sehr beschränkten Raumes zu gedenken, war der Winkel zwischen der *Weser* und dem Einflusse der *Diemel* nicht allein äusserst morastig, sondern auch den Uberschwemmungen oft ausgesetzt, daher die Eisfahrten den da vor Anker liegenden Schiffen sehr gefährlich wurden, doch diese Hindernisse feuerten den Landgrafen noch mehr an, einige Bataillons mußten den Boden vom Gesträuche säubern, ihn ausfüllen, erhöhen: eine sehr mühevollen Arbeit! denn man mußte anfangs auf Leitern in die gegen neun Fufs über den anzufüllen-

den Boden erhöhten Häuser steigen. 1705 geschah der Anfang mit dem Kanal, die Schleuse zu *Carls haven*, und der nach *Grafenstein* führende Kanal sind *Münchs* Werk, unvorgesehene Umstände ließen es bald ins Stecken gerathen, denn es war der Verschlammung sehr ausgesetzt, im Frühjahr noch voll Eis, wenn die *Weser* lange schiffbar war. Die Schiffe liegen in der Mündung der *Diemel* weit sicherer, und sind gegen Stürme mehr geschützt. Und darum liefs man endlich von weitem Arbeiten ab.

Auch das Stift *Münster in Westphalen* erhielt einen Kanal unter *Clemens August*, es fehlte ihm aber an Wasser, und er gab einem Satiriker Stoff zu den Versen: *Mingite campestres, Sylvestres mingite Nymphae! nam silit ingentes iste Canalis aquas.*

Izt im J. 1800 geht man mit einem neuen Plane um, der, sollte er ausgeführt werden, des *H. Seetzen* Wunsch zum Theil erfüllen würde.

Die *Pfalz am Rhein* hat einen nützlichen Kanal von der Fabrikstadt *Frankenthal* seit 1778.

Ehe ich mit *Europa* schliesse, muß ich jenen schönen Aufsatz hier noch einrücken, der im *Moniteur* unterm 30. Pluv. 9. J. stand, er betrifft einen deutschen Kanal, und zwar jenen, an dem *Karl der Grosse* zu arbeiten anfieng, der aber damals aus Ursachen, die wir schon gesehen haben, ins Stecken gerieth, nachher ward seine grosse

Monarchie getheilt, und es war an ein so schönes Unternehmen nicht mehr zu denken. Als Franzosen diesmal als Sieger gegen *Oesterreich* in diesen Gegenden standen, verriethen sie auch da ihre Vorliebe zum Kanalbau, und ihren kühnen Unternehmungsg Geist, sie legten zwar die Hand nicht an, *Karls* Plan zu vollführen, weil das Land nicht ihr ward, doch ward die ganze Gegend untersucht, und zwar so genau, als hätte man wirklich den Auftrag gehabt, den Kanal anzulegen, man zeigte also, was man zu thun willens wäre, wenn das Land zu Frankreich gehörte, doch dann würde man bis auf diese Zeiten nicht gewartet haben, und eine Verbindung der größten Flüsse von Europa wäre längstens zu Stande gebracht. Wir wollen izt das Resultat der Untersuchung mit den eigenen Worten des Franken anführen:

Die *Donau* muß man als den größten Fluß von *Europa* ansehen, sein Lauf erstreckt sich auf 800 Meilen von seiner Mündung bis zum Ausfluß ins schwarze Meer, auf selbigem nimmt er 120 schiffbare Flüsse auf. Er selbst fängt an schiffbar zu werden bei *Ulm*, wo seine Breite ungefähr 200 Fufs, seine Tiefe im Mittelstande zu 4 — 6 — 10 Fufs beträgt, es können auf ihm eben so große Schiffe fahren, als diejenigen sind, mit denen *Holländer* den *Rhein* hinauf fahren, man könnte sich auch dabei der Segel bedienen, von denen man bisher keinen Gebrauch macht. Vor 10 Jahren war es gefährlich, auf diesem Flusse herabzufahren, besonders an zween Plätzen, die zwischen *Krain* und *Sarblingstein* sich befanden, es waren

nämlich hier zween Wirbel, die man den *Charybdis* und *Scylla* nannte; aber im Jahr 1781 verschwanden diese Gefahren, weil man einen Felsen mitten im Flußbette sprengte, der die Ursache dieser Wirbel war, und nun kann man ohne Hinderniß bis zum schwarzen Meer fahren. Indessen hat die Schiffahrt der *Donau* bisher wenig auf sich, man bedient sich platter und in ihrer Bauart unförmlicher Schiffe, einige davon fahren 1500 Centner, und sind 146 bayerische Fufs lang. Der erste Punkt des vorgeschlagenen Kanals ist die Stadt *Kelheim*, wo sich die *Altmühl* in die *Donau* rechtwinklig ergießt, der Thal, wodurch ersterer Fluß fließt, ist 6 bis 700 franz. Fufs breit. Das Städtchen *Kelheim* liegt auf einer Halbinsel, welche die *Altmühl* bildet, es könnte zur Niederlage der Waaren dienen, hier könnte man die kleinern Schiffe ausladen, die zur Zwischenfahrt zwischen dem *Rhein* und der *Donau* gebraucht würden, und ihre Ladung in größere einpacken, um sie von da weiter auf der *Donau* hinunter zu schaffen. Das Städtchen ist häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt, man könnte solches aber verhüten, wenn man den Winkel der Mündung von der *Altmühl* abänderte, an den die Schuld allein liegt. Letzterer Fluß entspringt in *Franken* bei dem Dorf *Hornau*, in dem Walde *Burg Arnheim*, bis zu seiner Mündung durchläuft er eine Strecke von mehr als 30 Lieues, nimmt 6 Flüßchen und mehrere Bäche auf, seine Breite bei *Kelheim* thut ungefähr 70 Fufs, da, wo keine Inseln ihn zertheilen, ist er gewöhnlich 4 bis 5 F. tief. (Dies ist nicht das Minimum, denn die Untersuchung

geschah zur Zeit, wo es sehr trocken war, zu Ende Octobers, wo die Gewässer ehemals sehr klein zu seyn pflegen, er war so untief, als er seyn konnte, und doch noch immer schifbar.) Ehe man auf *Kelheim* kommt, fließt dieser Fluß durch einen 3 bis 400 Fufs breiten Thal, den zwei hohe Felsenreihen, oben mit Waldungen bedekt, bilden, sein Bett ist 50 bis 60 Fufs breit. Man hat einige Mühlen und Schmelzen in dieser Gegend angelegt, die aber der Schifffahrt nicht im Wege stehen, weil die Mühlen wenig Wasser brauchen; auch ist dieß ihnen durch einen besondern Kanal zugeführt, und man könnte ferner die Dämme so anlegen, daß jener keine Eintracht geschähe. Die Tiefe beträgt 4 — 5, zuweilen 15 — 20 Fufs.

Fährt man weiter hinab, so kommt man nach *Riedenburg*, wo der Fluß die *Stambach* aufnimmt, welche durch einige Bäche verstärkt wird. Hier bildet der Thal ein nochmal so breites Bassin, dann nimmt er aber seine vorige Form wieder an, bis in die Gegend von *Dietfurt*, ein kleines Städtchen, durch welches eine ziemlich starke Bach fließt. Diese Burg liegt an dem Ufer, die verschiedene Bäche auf ihrem langen Laufe durch die *Oberpfalz* aufnimmt, und sich zuletzt auf einer schönen Wiese von 2000 Fufs Breite mit der *Altmühl* vereinigt. Geht man diesem Flusse weiter nach, so bleiben seine Tiefe und Breite immer die nämlichen, der Thal, wodurch er geht, ist 6 — 800 Fufs breit, er fließt sehr sanft und in verschiedenen Krümmungen. Bei *Bärngries*, einem kleinen

Fährt man weiter hinab, so kommt man nach *Riedenburg*, wo der Fluß die *Stambach* aufnimmt, welche durch einige Bäche verstärkt wird. Hier bildet der Thal ein nochmal so breites Bassin, dann nimmt er aber seine vorige Form wieder an, bis in die Gegend von *Dietsfurt*, ein kleines Städtchen, durch welches eine ziemlich starke Bach fließt. Diese Burg liegt an dem Laber, die verschiedene Bäche auf ihrem langen Laufe durch die *Oberpfalz* aufnimmt, und sich zuletzt auf einer schönen Wiese von 2000 Fuß Breite mit der *Altmühl* vereinigt. Geht man diesem Flusse weiter nach, so bleiben seine Tiefe und Breite immer die nämlichen, der Thal, wodurch er geht, ist 6—800 Fuß breit, er fließt sehr sanft und in verschiedenen Krümmungen. Bei *Bärngries*, einem kleinen

Städtchen an der Sulz, die ebenfalls durch die *Oberpfalz* kommt und sich mit der *Altmühl* vereinigt, wird das Bett groß. Höher hinauf nimmt er auch noch bei *Kunding* zweien andere Flüßchen der *Oberpfalz*, die *Schwarzach* und *Lauterauf*. Nun kömmt man nach *Kipfenberg*, das an diesem Flusse liegt. Alle Brücken von *Bärngries* an sind von Stein, und hindern die Schiffahrt nicht.

Inzwischen wird der Thal, der immer noch 4 — 500 F. breit ist, angenehmer, und ist mehr angebaut, bis nach *Eichstädt*, der Hauptstadt dieses Fürstenthums; die *Altmühl* behält das nämliche Bett, vergrößert sich noch durch mehrere Bäche, läßt aber keinen Unterschied sehen. Die Breite des Thals und die Wassermasse bleiben sich gleich bis *Pappenheim*, wo ersterer sich bis auf 300 F. verengt, und das Flußbett wird im nämlichen Verhältniß nur 40 F. breit, 3 — 4, oft auch 10 — 15 F. tief. *Pappenheim* zeigt sich als ein Vorgebirg, das dem Flußbette Schranken setzt, und selbiges löthigt herumzulaufen, hier liegt die Quelle der Ueberschwemmungen, die die *Markgrafschaft Anspach* verspürt, die Preussische Regierung gab dem Stadthalter zu *Anspach* die Weisung, dies Vorgebirg durchzuschneiden, und so der *Altmühl* ein neues Bett zu geben, wodurch die Ueberschwemmung aufhören würde.

In einer Entfernung von *Pappenheim* ist das Dorf *Craben*, zwischen beiden Punkten behielt die *Altmühl* ihr voriges Verhältniß, wir gehen

von hier nicht weiter, und bemerken nur, daß in einer Strecke von 12 Lieues, die schier bis zu ihrem Ursprung geht, der Fluß eine Breite von 40 bis 50 F., und eine abwechselnde Tiefe bis auf 2 F. behält.

Der Abhang ist nach den Krümmungen und andern Hindernissen verschieden, man kann aber den Fall zu 2 F. auf 1000 in der Länge annehmen. Seine Geschwindigkeit beträgt eine halbe Lieue in der Stunde, er trägt Schiffe mit 5 bis 8 Centner Ladung; nichts hindert die Schifffahrt, denn nach hydraulischen Grundsätzen kann man allenthalben seinem Fall, seiner Tiefe und Breite helfen, auch die Krümmungen thun nichts, denn man kann hier eben das beobachten, was bei Mühlen und Brücken Statt hat, und alles, was zum Wasserbau nöthig ist, findet man an Holz und Steinen allenthalben in der Nähe.

Wir waren also bis *Graben* gekommen, eben hier kann man noch die Spuren des alten Kanals von Karl dem Großen sehen. Eine halbe Lieue von *Graben* und der *Altmühl* findet man auf der Landstraße und auf einiger Anhöhe *Tettenheim*, an deren Fuß ergießt sich ein Bach, der aus 5 Quellen in dem Walde von *Weissenburg* entspringt, durch *Tettenheim* fließt, wo er 2 — 3 F. breit, und  $\frac{1}{2}$  tief ist. Seine größte Geschwindigkeit verrieth sich auf der Fläche zur Linken, wo auch gleich vor dem Ort ein großer Graben, der sehr hoch und 100 F. breit ist, daran stößt, so läuft er in einer krummen Linie bis *Graben*

fort, nachdem er zuvor noch einen tiefen Teich gebildet hat, man läßt letztern durch die Straße des Dorfes, die 50 F. breit ist, ab, 200 Schritte weiter ergießt sich dies Wasser in die *Altmühl*. Ein anderer Theil des kleinen Baches, wovon die Rede war, fließt durch die Fläche unter dem Namen: die Schwäbische *Redzat*, und nimmt seinen Lauf nach *Weissenburg*. Das Niveau auf der Fläche zwischen der *Altmühl* und *Redzat* ist so beschaffen, daß es ein leichtes wäre, der *Redzat* ihren Lauf nach der *Altmühl* statt nach *Weissenburg* anzuweisen.

Ein sumpfigter Boden herrscht auf der Fläche bis nach *Weissenburg*, das aber kaum eine halbe Lieue entfernt ist. Die Lage ist von dem Punkt zwischen *Markhofen* und *Holzen* bis zu jener Gegend von *Weissenburg*, welche erhöht liegt, und an deren Fuß ein Bach hervorkommt, dessen Wasser man in den Stadtgraben geleitet hat, wovon aber ein anderer Theil in die *Redzat* fließt, die nämlich. Der 200 Schritte von *Weissenburg* entfernte Thal ist eine Fläche, wie jene, die bei der *Altmühle* sich befindet.

*Redzat* hat hier eine Breite von 8 — 12 Fuß, eine Tiefe von 2 — 3, und fließt bei einem Abhange geschwind durch Wiesen bis nach *Ellinger*; auf dem Wege stießen schon drei Bäche zu ihr, und sie zeigt deutlich, daß sie vorher von *Tettenheim* an ein breiteres Bett und mehr Wasser hatte. Diese Verminderung muß man in den vielen Teichen des Kanals von der *Altmühl*, so wie in dem

Graben bei *Weissenburg*, worin sich ihr Gewässer verliert, suchen; ein anderer Theil ergießt sich in jene Sümpfe, wovon schon die Rede war, die aber nun auch mehr verdünsten, seitdem das Land mehr geöffnet ward. Die Geschichte bezeugt es indessen, daß *Karl der Große* vor 1000 Jahren, da die Gegend ebenfalls morastig war, zu *Weissenburg* sich zu Schiffe setzte, und bis von da in den Mayn fuhr.

Bei *Ellingen* vermehrt sich die *Redzat* durch einige Bäche, und kömmt nach *Pfleinsfelden*, wo ihr Bett schon 20 — 30 F. breit, und 2 — 3 — 4 tief wird. Auch nimmt sie hier einen beträchtlichen Bach (die *Kronbach*) auf, die in der *Markgrafschaft Anspach*, zu *Weiler Kronbach*, im Distrikte von *Gunzenhausen*, entspringt, und der sich noch mit einem andern ziemlich starken Bach vereint, zwischen *Mühlstetten* und *Mankl* kömmt noch die *Mank* hinzu, und ober *Friederichgemünd* fällt sie in die *Fränkische Redzat*. Letztere entspringt zu *Rettenbrunnen*, in der untern *Markgrafschaft Bayreuth*, läuft nach *Anspach*, und nimmt auf einer Strecke von 12 Lieues 26 Bäche auf.

Durch die Verbindung der *Fränkischen* und *Schwäbischen Redzat* entsteht ein ziemlich beträchtlicher Fluß, der bei *Petersgemünd* und dessen Gengen einige andere Bäche aufnimmt, dann *Redzat* oder *Rednitz* nach dem Landesdialekt genannt wird, letztern Namen hat sie besonders für *Fürth* an. Der Thal dieses Flusses bleibt beständig trocken, sein Bett ist indessen 56 Fufs breit, und

2 — 3 — 4 tief geworden; auf den vielen Krümmungen, und dem Lauf über röthlichen Sand verliert er aber viel Wasser; das von der *Redzat* ist grün und specifisch schwerer als das der *Altmühl*.

Man könnte schon hier die *Rednitz* als schifbar ansehen, aber wir folgen ihr bis zu ihrer Verbindung mit der *Roth*, ehe sie dahin kömmt, nimmt sie zwischen *Ober-* und *Unter-Kettenkopf*, *Bemloh* und *Barnsdorf* einige Bäche auf. Die *Roth* vereint sich mit ihr vor der Stadt gleiches Namens, erstere theilt sich in zwei Arme, oder die *Ober-* und *Unter-Roth*. Die *Ober-Roth* läuft ober *Eimpfstadt*, nicht weit von *Reidek*, und wächst durch 3 Bäche. Die *Unter-Roth* geht nach *Altersberg*, und kömmt in die Obere bei *Cronardsmühle*. Nun wird die *Rednitz*, durch diesen Bach verstärkt, wie die *Altmühl*, völlig schifbar, nur einige Hindernisse sind noch da, die leicht zu heben sind.

Wir geben also *Roth* und *Graben* für den Vereinigungspunkt der *Rednitz* mit der *Altmühl* an. In diesem Zwek muß der Kanal, den schon *Karl der Große* anfieng, geendigt werden, man braucht ihm nur 40 Fufs Breite zu geben, denn diese ist hinreichend, daß 2 Schiffe, deren jedes 100 Centner führt, aneinander vorbei kommen können, er muß durch das Dorf *Graben* gehen, sich etwas von *Tettenheim* entfernen, und sich in der Vertiefung halten; das Bett der *Redzat* muß auch breiter gemacht werden. Um ihn beständig mit Wasser zu versehen, muß in der Gegend von

*Weissenburg* ein Wasserbehälter angelegt werden, der von der *Redzat* und dem *Regen* sein Wasser erhält. Hernach kann man dem *Schambach* ohne einige Hinderniß, ganz oder zum Theil in den Kanal und den Behälter leiten, denn auf beiden Seite ist Fläche. Die nämliche Bewandniß hat es mit den Bächen und Quellen bei *Weissenburg*, man könnte auch von dem obern Theil der *Altmühle* einen kleinen Kanal zu dem Behälter ziehen, dieser wäre dann groß genug, und die Ueberschwemmungen würden dadurch verhindert. Bei der Verlängerung des Kanals muß der Fall und die Geschwindigkeit, die beide nochmal so stark als bei der *Altmühl* sind, dadurch gemäßiget werden, indem man die Wassermasse vermehrt, und zu verhindern sucht, daß sie sich nicht im Sand verliere. Hierzu können die Steine dienen, dergleichen man auch zu den schönen Brücken in dieser Gegend brauchte.

Diese Vereinigung erfordert nun einen Kanal, der höchstens 5 Lienes lang ist, und wozu die Naturschon die Fläche angewiesen zu haben scheint. Man findet hier keine von jenen Hindernissen, die sich bei ähnlichen Unternehmungen zu zeigen pflegen. Alles ist hier leicht und einfach, das Ganze würde wenig kosten, und kann in einem Jahre geendigt seyn.

Die *Rednitz* setzt nach ihrer Vereinigung mit der *Roth* ihren Lauf zwischen Sandhügeln fort, ist wenig abhängig, 50 F. breit, 2 — 3 — 4 tief. Da sie aber hier ziemlich reißend wird, so muß

man ihr eine Richtung verschaffen, die sich für die Schifffahrt und die Mühlen schickt.

Bald darauf nimmt sie die *Amach* auf, welche von *Petersamach* an durch verschiedene Bäche, nämlich die *Brunbach*, *Finsterbach*, *Rednitz*, *Kanbach*, *Walberbach*, *Lotterbach* und *Wardenschwarzach*, die von der *Neumarker* Seite in der *Oberpfalz* hinzukommen, sich vergrößert hat. Auch stößt noch die *Schwabach* hinzu, in der Gegend der Stadt gleiches Namens, nachdem sie von *Heilbrunn* an schon in einem 30 — 40 Fuß breiten, und 2 — 3 — 4 tiefen Bette geloffen ist, dann die *Bibert* und *Legnitz*, letztere entspringt bei *Kreisen*, und kömmt an *Nürnberg* vorbei, wo ihr Bett 60 Fuß breit, 2 F. tief, und schifbar ist; dann fließt sie über eine sandige Gegend bis *Führt*.

In dieser Vergrößerung breitet sich die *Rednitz* oft in einer Breite von 100 — 200 F. aus, und verliert bei ihren schnellen und starken Ueberschwemmungen viel Wasser in den Sandthälern, auch wird sie durch viele kleine Graben noch vermindert, welche die Anwohner zur Bewässerung ihrer Wiesen ziehen.

Auf ihrem weiten Wege vereinen sich mit ihr die *Rahmbach*, die *Zeum* bei *Stadeln*, die *Vach*, große *Lakbach*, große *Aurach* bei *Bruk*, *Rosbach*, untere *Schwabach*, *Kleinsbach*, *Grenzbach* und *Wisent*.

Nun ist sie ein Fluß der zweiten Größe, und trägt bis *Bamberg* Schiffe mit mehr als 100 Cent-

uern befrachtet, ihr Bett ist 60, 70, 100, 200 F. breit, 4 — 5 tief. Vor Bamberg ergießen sich noch die Aisch und Ebrach hinein, dann theilt sie sich in drei Arme, und fließt mitten durch die Stadt.

Hier findet man zwei Mühlen auf Brücken, die der Schifffahrt hinderlich seyn könnten; holländische Schiffe mit 1 — 2 — 3 Segeln, deren man sich hier bedient, tragen an 3000 Centner, aber sie können wegen den Mühlen nicht weiter, sie werden also zu Bamberg ausgeladen, und die Waaren werden in kleinern Barken zu 100 — 200 Centnern bis Roschheim transportirt.

Der Bambergische Hofrath Schneidawind, der auch eine Statistik dieser Stadt schrieb, ein Mann, der in Allem bewandert ist, was auf Schifffahrt Bezug hat, schrieb ein Werkchen, worin er, wie schon mehrere andere thaten, seine Bemerkungen über die verschiedenen Plane macht, welche man überreichte, und alle die Absicht haben, die Mühlen an andere Plätze zu versetzen, wo sie die Schifffahrt nicht hindern; aber Privatinteresse durchkreuzte alle Vorstellungen, Bamberg, welches auf ein Recht Anspruch macht, die Waaren umzupacken, hat sich immer dagegen gesetzt. Auch die kleinern Herrschaften, durch deren Länder die Rednitz fließt, kamen mit ins Spiel; ferner beschwerten sich die Eigenthümer der durch ihn bewässerten Wiesen, welche hier und da hydraulische Maschinen zu diesem Zweck angelegt hatten, gegen jede Abänderung.

Man

Man wollte sie vor einigen Jahren von Nürnberg an schiffbar machen, aber auch diese Stadt setzte sich dagegen, weil ihre Hauptstrasse nach Hamburg, Leipzig, Frankfurt, Augsburg ihr den Deutschen und Englischen Handel ganz in die Hände spielt.

Alle diese Privatübsichten müßten verschwinden, wo vom allgemeinen Nutzen die Rede ist; die Eigenthümer der Wiesen würden bei einer neuen Einrichtung noch Land gewinnen, statt dessen zu verlieren, denn das Flußbett würde enger eingeschränkt werden; für die Mühlen zu Bamberg sind leicht andere Plätze zu bestimmen.

Drei viertel Meile von Bamberg fällt die Rednitz in einem rechten Winkel in den Mayn, fließt nun unter letzterm Namen, nach verschiedenen Krümmungen, durch verschiedene Thäler und Flächen nach Frankfurt, und fällt unter Mainz in den Rhein. Zur Zeit der Frankf. Messe fahren auf diesem Flusse Schiffe mit 8 — 9000 Centnern beladen hinauf; die von Frankfurt, welche 1000 — 3000 Centner führen, bleiben 6 — 7 Tage bis Bamberg unter Wege, und werden von 3 — 4 — 5 Pferden gezogen.

Das meiste Holz, welches Holländer und die Niederlande zu ihren Bauten brauchen, kömmt den Mayn hinunter, und die Gegenden dieses Flusses, so wie die von der Rednitz, Altmühl und der Donau zeigen die prächtigsten Waldungen.

G

deren Holz man auf diesem Wege um so leichter könnte zu Geld machen, und das der Französischen Marine herrliche Dienste leisten würde.

Dies ist der kurze Entwurf zur Verbindung gesagter Flüsse, und die Angabe der Mittel, um solche zu bewerkstelligen. Kenner werden aus dieser einfachen Darstellung sehen, daß das Ganze sehr leicht auszuführen sey, wozu die Lokalumstände, der Lauf, die Richtung und die Masse der Gewässer alle Mittel an die Hand geben.

Ist der Nutzen, der aus der Oefnung dieses Kanals entspringt, für Frankreich groß, so ist er für Deutschland und Oesterreich eben so groß, und nicht zu berechnen; bei letztern muß er den Akkerbau befördern, indem er diesen weitschichtigen Provinzen Wege zum Absatz der Produkte aufschloß. Kein Zeitpunkt könnte zur Annahme dieses Plans vortheilhafter seyn, als der itzige, wo Franzosen auf deutschem Boden stehen, Frieden zu unterhandeln, der nach ihren Absichten von Dauer seyn soll. Zu wünschen wäre es, daß dieser Gegenstand ein Artikel des Handelsvertrages würde, den beide Nationen zu ihrem beiderseitigen Vortheil abzuschliessen Willens sind. "

Das Topographische dieses Entwurfs ist aus den Bemerkungen des B. Fallier, eines Französischen Ingenieurs, und Hatzi, eines Baierischen, entlehnt. Beide wurden während dem ersten Waffenstillstand von dem General, Chef des Etat-Major, beordert, dem Lauf dieser Flüsse zu fol-

gen, und ihn aufzunehmen. *Hatzi*, ein Mann von vieler Einsicht, ward als Wegkommissär bei dem letzten Feldzug gebraucht, und leistete den größten Nutzen.

Aber auch noch auf einem andern Wege ließe sich der Rhein mit der Donau vereinigen, nämlich durch den *Bodensee*, die *Schüsse*, *Federsee* und den *Kanzach*. *Posselts allgem. Zeit.* 23. Oct. 1798.

„Welch einen Vortheil, so ruft *H. Seezen* aus, würde Oesterreich haben, durch Verbindung des Adriatischen Meeres mit der Donau, um ins schwarze Meer zu kommen? Alle Plakkereien, die Zölle der Türken hörten dann auf.“

„Aber auch wie Vieles bleibt noch in andern deutschen Staaten zu thun übrig? Wäre die *Hunte* von *Oldenburg* mit der *Leda*, und folglich die *Weser* mit der *Ems* durch einen Kanal verbunden, so könnte ein beträchtlicher Theil von *Ostfriesland* und dem Bisthum *Münster*, besonders *Leev*, *Wehnern*, *Emden*, *Jemgum*, *Bingum*, *Oldersum*, *Pabenburg* und mehrere andere Oerter für mehr als 50,000 Rthlr. Holz von der *Weser* kommen lassen, und zwar mit wenigen Kosten, da izt die Flösse nicht weiter als zwei Meilen unterhalb *Brake* im Herzogthum *Oldenburg* gehn, weil der Fluß weiter zu unruhig, und die Fluthe zu stark wird.“ So weit *H. Seezen*. Wie viele patriotische Wünsche ließen sich den Wünschen dieses Mannes beifügen? Aber wozu Wünsche, wo keine Realitäten erfolgen?

Nachdem wir nun die vorzüglichsten Kanäle Europas dargestellt haben, können wir zu den andern Erdtheilen übergehen, und in diesen auch noch diejenigen Anstalten bewundern, die entweder Werke früherer Zeiten oder auch der spätern sind; manche davon wurden in Reisebeschreibungen und geographischen Schriften kaum oder gar nicht angeführt, vermuthlich, weil man sie nicht kannte, und der Verfasser des Aufsatzes über Kanäle im Journ. für Fabrik und Manuf., wovon oben die Rede war, verdient vielen Dank, daß er so thätig auch in diesen Gegenden alles aufsuchte, was uns zur nähern Bekanntschaft mit ihnen führen könnte.

Die Asiatischen Provinzen der Ottomannischen Pforte, so sagt er, sind in dieser Hinsicht sehr merkwürdig. Der Paschaik Bagdad hat mehrere für den inländischen Handel wichtige Kanäle, z. B. den von Kiarbela — Akerkuf — Nehri-Schahi — Rumaite — Semovat — Sarsar — Kiewsi, ferner die von Ysa, Nehr ul Melik, Dudscheil, und den großen Katul. Die große Ebene von Basra ist von einer Menge Kanäle durchschnitten, unter ihnen zeichnen sich zween aus, der Makil, der das gewühlvolle Basra mit dem mächtigen Ströme Schart el Arab vereint, und der Kanal von Ubile, dessen Ufer mit reizenden Gärten eingefast sind, die die Gegend zu einem paradiesischen Aufenthalt machen. Nach Strabos Zeugniss waren diese schon zu Alexanders Zeiten vorhanden, also schon 400 J. vor unserer Zeitrechnung. Dieser große Mann fand die Kanäle des Euphrats und des Tigers, die, wie

die am Nil, sowohl zur Bewässerung der Felder als zur Schifffahrt benutzt werden, verschlemmt, und liefs sie daher reinigen, vertiefen und vermehren.

In dem Paschalik Mosul verbindet der Kanal Ishaki die Stadt Tekrii mit dem Tigerstrom. Auch Arabien hat einen wichtigen Kanal aufzuzeigen, er vereinigt die im Lande Hedscher liegende Stadt Katif mit dem Persischen Meerbusen, und die größten Schiffe können zur Zeit der Fluth mit voller Ladung bis an die Stadt kommen. Die Ebene von Kom, einer Persischen Stadt, hat eine Menge Kanäle. Selbst in der östlichen Asiatischen Tartarei, wo man so etwas schwerlich erwarten sollte, geniefsen zwei Städte des nämlichen Vortheils: Schiwa, die Hauptstadt von Kharissem, die an einigen Kanälen liegt, welche aus dem Ulu und Amu-Darja dahin geleitet wurden, worunter der von den Tschillidschies gegrabene sich an Gröfse auszeichnet, und die ansehnliche Handelsstadt Tarschkent in der gleichnamigen Landschaft, die einige Kanäle mit dem Flusse Tschirtschik verbinden.

Hindostan, der Schauplatz immerwährender Kriege und Revolutionen in seiner ältern Geschichte, hatte unter der Menge seiner blutdürstiger Despoten einige, die sich nicht nur durch Tapferkeit, sondern auch durch nützliche Unternehmungen auszeichneten. Unter diesen steht der große König Feroze III. oben an. Von Suttuluz bis nach Aidger zog er im J. 1355 einen Kanal, der hun-

dert Meilen lang war. Zwei Jahre später liefs er zwischen den Bergen von *Mendbuli* und *Sirmore* aus dem Flusse *Jumna*, den er in 7 Ströme abtheilte, ebenfalls einen Kanal nach *Hassi* und *Beraisen* führen. Bald hernach zog er einen aus dem Flusse *Cagar*, der bei den Mauern von *Sirsulti* vorbeifliefsst, wodurch er ihn mit dem kleinen Flusse *Kera* vereinigte. Aus dem *Jumna* leitete er einen, der seine neue Stadt *Feroceabad* mit hinlänglichem Wasser versah. Ist's ein Wunder, dafs der Indostanische Geschichtschreiber *Ferishta* diesen grofsen Mann nicht genug rühmen kann, dafs er ihn 50,000 Arbeiter aufbieten läfst, um den Durchschnitt einer Anhöhe zu Stande zu bringen, um einen Strom zu leiten, der die Länder von *Sirhind* und *Munsurpuhr* bewässern und fruchtbar machen sollte? Und er brachte das schöne Werk ganz ins Reine. Aber zu diesen kamen noch mehrere Bauten hinzu, er legte fünfzig grofse Schleusen an, die ein sicherer Beweis von den wichtigen Fortschritten sind, die man in dem Wasserbau schon damals gemacht hat. Kurz, ausser *Sina* trieb es kein Asiatisches Land in diesem Stücke weiter, als *Hindostan*. Von ihm sagt selbst der Engländer *Dow*, dafs schier jedes Dorf seinen Kanal, jede Pergunna ihren Fluß, und das ganze Königreich den *Ganges* habe.

Auch *Goa*, die Inselstadt der Portugiesen, ist wie ein zweites *Venedig* mit Kanälen ganz durchschnitten; vor 300 Jahren siedelten sie sich hier an, wahrscheinlich ist es, dafs diese solche schöne Anstalten schon hier vorfanden, weil Sie selbst sich mit dem Kanalbau nie abgaben.

Die Ebenen vom *Astem*, jenseits des *Ganges*, zeigen ebenfalls viele Kanäle auf; *Szuthia* hat so viele und ansehnliche, dafs man durch die ganze Stadt, selbst mit grofsen Schiffen fahren kann, es ist die Residenz des Königreichs *Siam*, und liegt auf einer Insel im Flusse *Menan*, der, wie der *Nil*, jährlich austritt und die Gegend befruchtet.

Auffallend darf es uns nicht seyn, dafs Batavische Kolonien allenthalben eine Menge Kanäle aufzeigen, diefs betriebsame Volk bleibt sich unter jedem Himmelstriche gleich, und sucht im Heissen sowohl, wie im Nördlichen dem Handel durch Wasserwege aufzuhelfen. Darum sind seine Pflanzstädte *Ambou* auf den *Molukken*, *Bantam*, *Sanwarang* und *Batavia* auf der grofsen *Sundischen* Insel *Java* mit Kanälen durchschnitten.

*Batavia* ist das Grab der Europäer, seine Luft ist pestilenzialisch eben durch die trägen Kanäle dieser Stadt, und doch duldet man sie, weil Handel hier höher geschätzt wird, als Menschenleben.

Von *China* war oben schon die Rede, mit ihm hat *Japan* denselben Grad von Kunstfleifs, denselben Handel, Misstrauen gegen Fremde, Nationalstolz, kurz alles, folglich auch den Kanalbau gemein. *Jeddo*, die Hauptstadt des Landes, auf der Insel *Niphon*, hat unzählige Kanäle, die beständig mit einer grofsen Menge von Schiffen bedekt sind.

Noch ist *Amerika* übrig; auch hier mufs man staunen, wie weit es ein Volk brachte, dafs zwar kultivirter als andere seines Nachbarn war, aber

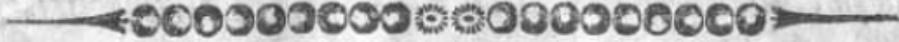
dem Europäer denn doch in den meisten Stücken noch weit nachstand. Die Rede ist hier von dem südlichen Amerikaner, so, wie ihn der stolze Spanier bei der Entdeckung dieses Erdtheils vorfand. Man lese die schöne Entdeckungsgeschichte bei einem *Robertson*, und man wird es kaum glauben, wie schön die Anstalten waren, die dieses harmlose Volk unter seinem letzten Caziken mit vieler Mühe und Aufwand getroffen hatte; die einzige Beschreibung von *Mexiko* und seinen Kanälen gewährt dem menschenfreundlichen Leser eine wahre Erholung, nachdem er sich durch lauter Blutszenen, in welchen sich der rohe Spanier so ganz kannibalisch zeigte, durchgearbeitet hat. Schade nur, daß auch dieser Ruhepunkt von so kurzer Dauer ist, und sogleich wieder zu den schändlichsten und die Menschheit entehrensten Katastrophen übergeht. Doch laßt uns am letztern vorbeieilen, und nur dasjenige hier bemerken, was jenes Volk, den Amerikaner nämlich in jener Periode so rühmlich auszeichnete. Man sehe auf die schönen Kanäle von *Mexiko* und *Cusco*; die Ufer dieser Städte waren mit Quadern von Marmor eingefast, eine Menge Kähne diente zum Transport der Waaren, und zum Vergnügen; ein stetes Gewühl herrschte hier den ganzen Tag hindurch, und belebte die ganze Gegend, die sie durchschnitt. Ich übergehe die herrlichen Dämme, die die Hauptstadt mit dem festen Lande vereinigten, die vielen Zugbrücken, die dem Ganzen das Ansehen einer regelmäßigen Festung gaben. Eine umständlichere Schilderung gehört nicht hierher, sondern nur die Bemerkung, daß *Spanien*

auf fremdem Boden Anstalten fand, die es in seinem eigenen Lande nicht hatte, welche auszuführen es selbst viel zu träge gewesen wäre. Wie herrlich konnte man izt der Vortheile genießsen, die fremder Schweiß und Anstrengung verschafft hatten?

*Surinam* zeigt uns sogleich schon wieder, daß wir in einer Batavischen Kolonie sind, alle Plantagen sind hier von Kanälen zum Bewässern und für den inländischen Handel versehen, der träge *Surinamstrom* ist diesem Bau ohnedem sehr günstig, und was fehlte zur Ausführung anders, als der Bataver?

*Nordamerika* blieb freilich hinter den jetzt genannten lange zurück, erst vor 13 Jahren legte man Hand an, aber von nun an zeigte man auch, daß die Fesseln zerbrochen waren, die den Kuatleifs und die innere Betriebsamkeit so lange gehemmt hatten; Englands Eigennutz ward besiegt, und der Nordamerikaner izt der lästigen Vormundschaft enthoben, ersetzte in kurzer Zeit dasjenige, was das Mutterland ihn auszuführen verhindert hatte. Von nun an begnügte er sich nicht mehr mit seinen vielen Meerbusen, Seen, schifbaren Flüssen, nein, mehrere wurden schifbar gemacht, Kanäle wurden gegraben, wo nach dem ungestörten Lauf der Natur keine seyn konnten. Der *Maryländische* Kanal war sein erstes Unternehmen, man grub ihn von 1785 — 1786. Um dieselbe Zeit stach man noch zween andere ab, wovon der eine die *Chesapeak-Bay* mit dem *Al-*

*Chesapeake-Sund*, der andere die Flüsse *Susquehannach* und *Scullkills* vereint, doch an letzterm gab man der ungeheuren Kosten wegen die Arbeit auf, aber ein anderer in der *Susquehannach* ist vollendet, und sehr brauchbar. Im J. 1791 entstand der kleine Kanal von *Salisbury*, 1792 der *Sandwichkanal*, der die *Barastagle-Bay* mit der *Buzzards-Bay* vereinigt. Noch hat *Neu-England* den *Mojaukskanal*, den bei den *Little-Falls* des *Potowmak* und andere, zwar kleine, aber doch völlig fabrbare Kanäle aufzuzeigen. Man sprengt harte Felsen, welche die Flusssahrt hindern und gefährlich machen, und sucht sogar durch Feuermaschinen stromaufwärts zu fahren. Und so sucht diese jugendliche Nation an Unternehmungsgeist ihr stolzes Mutterland, wo nicht zu übertreffen, doch wenigstens ihr gleich zu kommen; im Jahr 1801 schrieb man schon von diesen Staaten, daß sie 28 Kanäle aufzuzeigen hätten.



## B e s c h l u s s.



So viel für dießmal von Kanälen. Es ist nicht zu zweifeln, daß über 10 — 20 Jahre die Reihe der izt genannten um ein beträchtliches werde vermehrt werden. Die Vorzeichen hiervon fanden wir schier in jedem Lande, ja Frankreich allein wird dann vielleicht mehrere aufzuzeigen haben, als mehrere andere Staaten zusammen genommen. England wird schwerlich von jener neuen Erfindung, die man den eisernen Fahrweg nennt, starken Gebrauch machen: denn sey es, daß die Anlage eines solchen Weges weniger kostspielig sey, als ein Kanal, er wird aber auch weniger dauerhaft, und was noch mehr ist, weniger anwendbar seyn; es wird also diese Erfindung eher zu den sinnreichen als nützlichen gehören.

Aber eine andere Frage ist es, ob Recicourt's Vorschlag im *Moniteur*, 26. Germinal, 9. J. nicht eher werde gehört werden. Er schlägt statt der grossen, mehrere kleine Kanäle vor. Die meisten der schon bestehenden, so schreibt er, haben nach der gewöhnlichen Anlage in dem Platfond 36 Fuss, an Wassertiefe 6 Fuss, in der Breite 48 — 54. Die Schleusen 16 — 18 in der Oefnung, 8 — 10 F. Fall, 18 — 20 Toisen von einer Pforte zur an-

dern, in der Mitte sind sie 20 — 24 breit. Klei-  
 nere Kanäle, die 1/8 Wasser brauchten, ersparten  
 viele fruchtbare Felder, ein Viertel an Reinigungs-  
 kösten, und ein Sechstel an andern Kunstarbeiten.  
 Die Chinesen haben meistens kleinere Kanäle, auf  
 den gewöhnlichen gehen Schiffe von hundert Ton-  
 nen; diese haben eine Länge von 12 — 15 Toisen,  
 sind unten platt, 12 1/2 — 14 1/2 Fufs breit, und  
 haben 30 Zoll Wasser. Aus dem nämlichen Grun-  
 de, nämlich um Kösten zu ersparen, schlägt Fulton  
 statt der Schleusen *Plana inclinata* vor, und sagt,  
 auf diese Art würden Kanäle noch an mehrern Oer-  
 tern ausführbar seyn, als dieß mit vielen der Fall  
 sey. Auch er berüßt sich auf das Beispiel von Chi-  
 nesen, die von Schleusen nichts wissen. Es ist hier  
 der Ort nicht, die gemachten Vorschläge zu un-  
 tersuchen, [dieß gehört für Sachverständige. Aber  
 ich glaubte sie hier nicht übergehen zu müssen,  
 weil sie wenigstens zur Geschichte gehörten.