

dessen; denn nach einem im Monat Oktober 1844 erstatteten Verwaltungsberichte betragen die Kosten schon 13 474 314 Gulden, und doch waren noch einige Hauptbauten zu vollenden.

Der Kanal beginnt bei Kehlheim an der Donau, erreicht den höchsten Punkt bei Neumarkt, 630 $\frac{1}{2}$ Fuß über dem Ausmündungspunkt in den Main und 270 $\frac{1}{2}$ Fuß über dem Einmündungspunkt in die Donau. Bis in die Nähe von Neumarkt zählt man 23 Kammer Schleusen, d. h. solche doppelte Schleusen zwischen welchen man das Wasser bis zu einer gewissen Höhe schwellen kann. Von diesem Punkte an bis zur Schleuse Nr. 24 braucht ein guter Fußgänger wohl sechs Stunden, dann aber folgen die Schleusen sehr rasch auf einander. Die 68 ste fährt in den Hafen bei Nürnberg, bei Erlangen ist die 80 ste, von da bis zum Bamberger Hafen finden sich noch 11. Der Kanal zählt also in seiner ganzen Länge, welche von Kehlheim bis nach Bamberg 23 $\frac{1}{2}$ deutsche Meile beträgt, 91 Kammer Schleusen, von denen jede 120 Fuß lang und 16 Fuß breit ist, und ein Zwischenthor hat, da die ganze Länge der Schleusen nur für Schiffe mit Bauholz gebraucht werden soll. Die Breite der Schiffe ist an der Wassersfläche höchstens 14 $\frac{1}{2}$ Fuß, am Boden 14 Fuß, bei voller Ladung gehen sie 4 Fuß im Wasser. Bei günstigem Winde kann ein Pferd wohl an 2 000 Zentner ziehen. Die Ziehwege (Reinpfade sind längs der ganzen Kanallinie mit Obstbäumen bepflanzt, welche herrlich gedeihen. Der Kanal ist oben 54 Fuß breit, unten 34 Fuß, die Tiefe ist 5 Fuß, doch kann diese bis auf 7 Fuß gebracht werden, sobald der Kanal mehr verschlammmt ist, denn die Böschungen sind stark und breit. Die Befürchtung, daß, ungeachtet eine Menge Flüßchen und Bäche in den Kanal geleitet sind, dieser in trocknen Sommern wasserlos sein werde, sind nach dem Urtheile der Sachverständigen grundlos; man hat berechnet, daß selbst im ungünstigsten Falle noch hinreichend Wasser vorhanden wäre, wenn auch 50 Millionen Zentner Waaren jährlich auf dem Kanal transportirt würden.

Die jährlichen Unterhaltungskosten sind auf 556 200 Gulden berechnet; um aber alle Unkosten, namentlich auch die Kapitalkinsen zu decken, müßten, wenn man das Kanalgeld zu 15 Kreuzer für den Zentner ansetzt, jährlich 2 224 800 Zentner Waaren verschifft werden, Was zu seiner Zeit, wenn der Kanal seine Bedeutung erlangt hat, d. h. wenn alle deutschen Bundesstaaten einen einzigen Zollverein bilden werden, gewiß geschehen wird.

Ob überhaupt die auf den Kanal verwendeten Summen sich rentiren werden, ist eine Frage, die man jetzt noch nicht zu lösen im Stande ist, weil gar Vieles darauf einwirkt. Wird einmal die Weichsel, Elbe, Weser und der Rhein durch freien Handel mit einander verbunden sein, dann erhält der Ludwigskanal seine Bestimmung zu einer Hauptwasserstraße des Welttheiles und kann einen kaum zu berechnenden Umschwung des Verkehrs herbeiführen.

Ungemein viel Leben wird der Kanal in die Gegenden von Nürnberg, Fürth und Erlangen bringen, denn er bindet die getraidereichen Donau Gegenden an die rheinischen und niederländischen Märkte. Auch muß der Güterzug auf dieser neu entstandenen Straße sich mehren, wenn einmal die außerhalb Baiern bestehenden drückenden Mainzölle aufgehoben werden. Der ungeheure Vorrath von Holz und Torf, den das südliche