

—○○○○○—

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 bloß 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 ansheben, 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 Wissbegierigen 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.
