

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 zwo 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 — Kiewi, 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 paradisischen 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 Ferose 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* vorbeifliefs, 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 *Ferischta* 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 bedeckt 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 zweien andere ab, wovon der eine die *Chesapeak-Bay* mit dem *At-*

Champlain-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. Kleinere Kanäle, die 1/8 Wasser brauchten, ersparten viele fruchtbare Felder, ein Viertel an Reinigungskosten, und ein Sechstel an andern Kunstarbeiten. Die Chinesen haben meistens kleinere Kanäle, auf den gewöhnlichen gehen Schiffe von hundert Tonnen; 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 Grunde, nämlich um Kösten zu ersparen, schlägt Fulton statt der Schleusen *Plana inclinata* vor, und sagt, auf diese Art würden Kanäle noch an mehrern Oertern ausführbar seyn, als dieß mit vielen der Fall sey. Auch er berüßt sich auf das Beispiel von Chinesen, die von Schleusen nichts wissen. Es ist hier der Ort nicht, die gemachten Vorschläge zu untersuchen, [dieß gehört für Sachverständige. Aber ich glaubte sie hier nicht übergehen zu müssen, weil sie wenigstens zur Geschichte gehörten.
