

gunder Canal 378, der *Canal de l'Est* 361, der Rhone-Rhein-Canal 345, der *Canal du Centre* 301, der Marne-Rhein-Canal 281 m.

Dass eine so grosse Höhe nur mittelst einer entsprechenden Anzahl von Schleusen erstiegen werden kann, ist selbstverständlich; worauf man aber weniger Bedacht nimmt, ist, dass mit der Meereshöhe in der Regel auch die technischen Schwierigkeiten aller Art zunehmen. Bei dem im vorliegenden Falle zu überschreitenden schluchtenreichen Urgebirgstocke, bei dem, noch auf keinem grösseren Scheitelcanal verwendeten, grossen Canalkaliber, bei der staffelförmigen Anordnung des Längenprofils, müssen sich diese Schwierigkeiten ungemein potenziren. Das Talent des Ingenieurs kann sie besiegen, nicht beseitigen. Man wird sich also zwischen Wien und Budweis auf eine Reihe der grossartigsten Bauwerke gefasst machen müssen, wie sie kein bestehender Canal aufweist. Bauschwierigkeiten.

Die Speisung soll theils aus der Moldau, theils aus mächtigen Sammelteichen erfolgen.

Auch die Canalisirung der Moldau dürfte auf ungewöhnliche Schwierigkeiten stossen, denn ihr Durchschnittsgefäll von Budweis bis Melnik beträgt nahezu 1 Promill, nämlich 93 cm pro Kilometer, d. i. noch etwas mehr als auf dem oberen Neckar (Cannstadt-Heilbronn). Dem Verfasser ist kein mit Erfolg canalisirter Fluss bekannt, der annähernd solche Gefälle böte.

Mit besonderer Skepsis müssen wir die aufgestellten Verkehrsschätzungen aufnehmen. Es sollen jährlich 1,800.000 t auf die mittlere Distanz von 375 km verschifft werden, was einer Circulation von 1,430.000 t auf der gesammten, 468 km langen Wasserstrasse entspräche. In Aussicht gestellter Verkehr.

Eine so grosse Transportdistanz mag für Colonialwaaren und Getreide im Dampfschiffverkehr der grossen Ströme seine Richtigkeit haben. Als Durchschnittssatz für die Massengüter der Canäle ist sie sehr gewagt. Selbst die New-Yorker Canäle weisen keine solche auf und die französischen, auf die wir immer zurückkommen müssen, weil die von Herrn Cheysson vervollkommnete französische Statistik allein mit Bestimmtheit die betreffenden Daten liefert, ergeben gar nur 110 km im Durchschnitt (63 für Baumaterialien, 127 für landwirtschaftliche Producte). Transportdistanz.

Und wenn die Hauptverkehrsartikel der Canäle aus Kohle, Holz, Baumaterialien, Getreide bestehen, wo sollen auf der in Rede stehenden Route 1,800.000 t von diesen Artikeln herkommen? Böhmisches Braunkohle — braucht Wien nicht, und ihr natürliches Absatzgebiet ist in Norddeutschland. — Bausteine? Aber der Granit ist ja einer der ungefügigsten Bausteine, die es gibt. Um der Stadt Wien einen wirklichen Dienst zu erweisen, müsste man ihr nicht Granit, sondern den bei den Monumentalbauten verwendeten Istrianer Marmor zuführen. Die Granit-Pflastersteine kommen ohnedies schon von Mauthausen auf Verkehrsartikel.