

haben. In diesem Falle wäre dieser Kanal mit dem Kanal du Midi in gleichen Rang gekommen. Vergleichen wir ihn in seinem jetzigen Zustande mit dem Kanal du Midi, so wird er auch gegen diesen verlieren. Der letztere hat freylich zwey wesentliche Fehler, nämlich es mangelt ihm in der besten Jahreszeit oft an Wasser, und die Kanalschiffe können nicht von den Seehäfen des Mittelländischen Meers nach den Seehäfen des Atlantischen, nach Bourdeaux, kommen, weil die Loire unterhalb Toulouse auf eine Strecke für sie nicht schiffbar ist. Beyde dieser Fehler sind aber von der Art, daß sie über kurz oder lang wahrscheinlich können verbessert werden, ohne das übrige dieses Kanals zu verändern: der Fehler des Schottländischen Kanals, daß er zu klein für Seeschiffe, und daher zu kostbar im Bau und Unterhaltung für seinen Nutzen seyn wird, kann nie redressirt werden. Daß der Kanal von Forth und Clyde zu beschränkt für den Zweck den man damit beabsichtigte, ausgeführt worden, ist ein Umstand, den er in gewissem Grade mit fast allen Englischen Kanälen vielleicht gemein hat, und der überhaupt solchen Privatunternehmungen, bey welchen mehr auf den Nutzen der Unternehmer, als das Beste des gemeinen Wesens gesehen wird, eigen ist. Ich will hierüber des Geschichtschreibers der Englischen Kanäle, Hrn. Phillips eigne Worte S. 324. Edit. d. 1795 anführen. "Die Heerstraßen, sagt er, die inländische Schifffahrt, die Anlegung und Unterhaltung der Häfen, sind zu allen Zeiten und in allen Ländern, Großbritannien ausgenommen, als öffentliche Anstalten (public-Works) angesehen, folglich vom Publicum ausgeführt worden. Auf diese Weise führen Irland, Frankreich, Dänemark, Schweden und die Amerikanischen Staaten gegenwärtig sehr ausgedehnte inländische Navigationskanäle aus. England, dessen Einkünfte die von Irland, Dänemark und Amerika vereint, weit übertreffen, überläßt diese großen National-Gegenstände den Localabsichten der Kaufleute und Speculanten, welche das Nationalcommerz mit übertriebenen Kanalgebühren beschweren und hindern, die sie für ihre Auslagen und Unterhaltung der Kanäle verlangen. Daher sind die Kanäle in England, anstatt sie mit großen unternehmenden Geiste und Liberalität sollten ausgeführt werden, in allen Theilen beschränkt und unvollkommen ausgeführt, wovon verschiedene Beispiele könnten angeführt werden, obgleich es jetzt zu spät ist, eine wirksame Remedur darin zu bewerkstelligen.

Die große Unternehmung der Schweden, den Göthafluß schiffbar zu machen, verdient hier noch als zur Classe der Transitokanäle für seefähige Schiffe gehörig, kürzlich erwähnt, und mit dem Schleswig-Holsteinischen, in Absicht der Schleusen, verglichen zu werden. Man kennt die Geschichte der Unternehmung, die Wasserfälle