

Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal, dessen Verkehrs- und Baugeschichte nebst Streiflichtern auf die Zukunft desselben.

Von Dr. Gottfried Zöpfl und Kgl. Bauamtman Hensel.

Im Nachfolgenden wollen wir versuchen, einen Ueberblick zu geben über alle bisher gemachten Vorschläge, den Rhein mit der Donau zu verbinden, sowie über die Baugeschichte des ersten und zweiten Versuchs zur Verwirklichung dieser Idee, der fossa Carolina und des Ludwigskanals. Hierbei werden wir erkennen, dass alle die neuen Vorschläge, eine weit kürzere Trace an Stelle der bestehenden beim Neubau des Main-Donaukanals zu wählen, bereits recht wohl abgelagerte Gedanken sind, und werden schliesslich sagen, dass es zwar sehr zweckentsprechend sein wird, wenn bei der Projektierung der neuen Wasserstrasse mehrere Tracen in Erwägung gezogen werden, dass aber, bevor nicht die einzelnen Gegenden daraufhin genau untersucht sind, inwiefern sie sich für eine moderne zur Grossschiffahrt (800—1000-Tonnen-Schiffe) eingerichtete Wasserstrasse eignen, jede Agitation für eine bestimmte neue Trace und damit gegen eine andere kaum als sachdienliche Thätigkeit bezeichnet werden kann. Wir werden ferner unsere Stellung dahin präcisieren, dass es auf alle Fälle schon im Interesse der Wasserstrasse selbst dringend wünschenswert ist, dass das bedeutsame Industriezentrum Nürnberg-Fürth nicht abseits von der neuen Main-Donauwasserstrasse zu liegen komme, eine Forderung, die auch bei den historischen Projekten, denen wir uns nunmehr zuwenden wollen, fast durchweg festgehalten und mit Beharrlichkeit auch durchgeführt wird.

1. Der Karolinische Kanal und seine Kommentatoren.

Lassen wir hierüber zunächst die Quellen selbst sprechen. Einhard, der zuverlässigste zeitgenössische Geschichtsschreiber, erzählt in seinen Jahrbüchern, Kaiser Karl, der im Jahre 793 in Bayern weilte, sei von etlichen, welche die Sache zu verstehen behaupteten, überzeugt worden, dass man nach Führung eines schiffbaren Grabens zwischen den Flüssen Radantia (Rezat) und Alomona