



Bibliographische Daten

Titel: Der Ludwig-Kanal. Seine Entstehung und Bedeutung als Handels-
Strasse
Ersteller: Friedrich Schultheis
Signatur: Nor. K. 158

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.

Gegenständen, welche die Kanalordnung berührten sich zu beschäftigen und die obwaltenden Verhältnisse zu erkunden.

Die rühmlichst bekannten Schiffbauer Gebrüder Christ erhielten den Auftrag Kanalschiffe als Muster zu bauen, zu gleicher Zeit gaben auch die Schiffer Sieber und Vogel von Bamberg und Seelig von Schweinfurt Aufträge zu Fahrzeugen für den Ludwigskanal. Ihrem Beispiele folgten noch mehrere Schiffer und es ist zu hoffen, daß auch in den andern am Kanale liegenden Schiffern, welchen das Schiffergewerbe fremd war und fremd sein mußte, ein solches sich mit der Zeit bilden wird, indem der Kanal, der Schifffahrt in seiner ganzen Ausdehnung eröffnet, einen größeren Verkehr in die Ferne und in die Nähe hervorrufen wird. In Folge der Kanalordnung wurden auch Agenten für den Ludwigskanal ernannt, welche über alle Verhältnisse desselben die nöthigen Aufschlüsse geben und mit der Administration über den Verkehr in Correspondenz stehen, es sind deren in und außer Bayern 41 an allen größeren Handelsplätzen, von welchen eine Zulenkung von Gütern für den Kanal erwartet werden darf. Dem Entwurfe der Kanalgebühr wurde der Durchschnittspreis der Landfracht für eine gleiche Strecke zu Grund gelegt und ein Drittheil des Betrags derselben als Durchschnittspreis der Kanalgebühr angenommen. Diese beträgt 24 kr. per Str., was nun die nach

der angestellten Berechnung nöthige Summe von 600,000 fl. für die Ausgaben (105,000 für die Verwaltung, 12,000 für die Erhebung, welche nur 2 Procent betragen soll), 7000 Kosten für den Gesellschaftsausschuß, 400,000 Aktienzinsen, 76,000 Reservefond, Dividende u.) eine Transportsumme von 1,500,000 Str. für die ganze Länge des Kanals erfordert. Der mehrere Klassen enthaltende Tarif mit seinen verschiedenen Frachtsätzen erschwerte wegen seiner ungleichen Höhe die Benützung der Wasserstraße nach ihrer theilweisen Eröffnung und gab Anlaß zu Klagen, doch können nur mit der Zeit gewonnene Erfahrungen hier nachhaltige Abänderungen herbeiführen, und die erwünschte billige und schnelle Waarenbeförderung erzielen. —

I.

Die Bauten größerer Kanäle zeigen, daß während der Ausführung überall unvorhergesehene Ereignisse eintraten, welche nicht nur die vorherbestimmte Bauzeit, sondern auch die Veranschlagssummen bedeutend überschritten und dabei standen nicht immer Terrainschwierigkeiten denselben entgegen, wie dies bei dem Ludwigskanal der Fall ist. Die bayerische Staatsregierung unterließ nichts, um das große Werk auf eine seines erhabenen Gründers würdige Weise zu fördern