



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.

N a c h t r a g.

Im Frühjahr 1847 konnten alle in der Altmühl zur Regulirung des Wasserstandes erbauten Stauwehre für die Schifffahrt benützt werden. Von diesen neun Stauwehren werden zwei wie Seite 92 angegeben ist, mit sogenannten Stecken, die unten an einer Grundschwelle oben am Wehrsteg ihren Stützpunkt haben, geschlossen, die anderen Wehre haben sogenannte Schützen, welche durch besondere Vorrichtungen aufgezogen werden, zwei steinerne Pfeiler und drei Oeffnungen mit 30—33 Fuß Weite bilden sie. Sie sind unterhalb der Flußstellen angelegt, welche nicht jeder Zeit die nöthige Wassertiefe bieten, bei Hochwasser und dem Schluße der Schifffahrt werden sie ganz geöffnet, mit diesen Stauwehren sind theils unmittelbar Kammerschleusen verbunden, theils befinden sich letztere an dicht daneben angelegten kurzen Durchstichen. Durch die Schleusen passiren nun die Schiffe, nicht durch die Wehre, eine Einrichtung, die für praktischer gilt, als die früher angewandte, bei der die Schiffe mittels Aufziehung der Stecken durch die Wehre, wie dies gegenwärtig am Mühlwehr in Kisingen stattfindet, gelassen werden. — Sämmtliche Grundbauten des Ludwigkanals bewähren die Solidität des Baues, nur wenige

Schleusen bei Nürnberg erforderten vor Beginn der Schifffahrt 1847 unerhebliche Reparaturen an den Thoren, die dem gewaltigen Wasserdrucke ausgesetzt nothwendig von Zeit zu Zeit vorkommen müssen. Die nöthigen Ausbesserungen an den Schleusen im Ottmaringer Thale betrafen ebenfalls nur Schleusenthore, die von dem Bauunternehmer, welcher ihre Ausführung unternommen hatte, nicht mit der nöthigen Umsicht gebaut worden waren. Die Gründung der Schleusen war dort um so schwieriger, da der Boden theilweise sumpfig ist. Dies möge zur Berichtigung des Seite 142 Gesagten dienen.

Die Bedeutsamkeit des Ludwigkanals tritt mehr und mehr hervor, je größer die Handelsverbindung mit dem Osten wird und der Verkehr auf der Donau belebter wird. Nicht allein das materielle Interesse kommt dabei in Anschlag, sondern man darf darin auch eine Bürgschaft erblicken, daß mit der Zeit eine Annäherung des diesseitigen und jenseitigen Zollsystems erfolgen werde. Der Gesamtverkehr auf der Donau zwischen Bayern und den ihm östlich liegenden Ländern mag für 1846 auf 500,000 Centner