

Beyschlag, Friedrich

Königl. Regierungs-Baureferent für Oberbayern

Einige Worte zur Beleuchtung der Schrift:

"Über die Zurückberufung des Baumeisters des Ludwig-Kanales
von dem Baue desselben und dessen Versetzung in den Ruhestand"
München: 1844, zweite Auflage, Druck von Georg Franz

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2002, mit Anmerkungen

Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2010

Auf einer längeren Geschäftsreise in einem Theil des Landes abwesend, wohin die Tagesliteratur erst spät gelangt, blieb mir die Schrift des kgl. Geheimen Oberbaurathes Frhrn. v. Pechmann über seine Zurückberufung vom Kanalbau und seine Ruhestandsversetzung bis jetzt, wo ich von dieser Reise zurückgekehrt bin, unbekannt.

Vor allem muß ich bedauern, daß mein ehemaliger Colleague es nicht über sich vermochte, die auf Seite 5-16 vorkommenden Angaben einer wiederholten Prüfung zu unterstellen, ehe er sie rücksichtslos der Öffentlichkeit übergab.

Ich bin nie seiner Autorschaft hinsichtlich des Kanalunternehmens zu nahe getreten und beabsichtige es auch jetzt nicht im Geringsten, und habe sein deßhalb und als Oberbaurath unverkennbares und bezüglich der Fortschritte unseres öffentlichen Bauwesens großes Verdienst um das Vaterland überall öffentlich, auch selbst dann anerkannt, als er fortfuhr mich nicht kollegial zu behandeln.

Diese Anerkennung kann mich jedoch nicht abhalten, denjenigen, welchen die Persönlichkeit unbekannt ist, einige Aufschlüsse zum Verständniß seines Panegyriens mit zu theilen.

(Panegrikos, die bei einer Festversammlung des griechischen Volks gehaltene Festrede; dann eine (überschwengliche) Lobrede auf eine Persönlichkeit.)

Da der Frhr. v. Pechmann mich hinsichtlich meiner Mitwirkung zum Kanalbau als den Mann seiner Wahl darstellt, so muß ich mich darauf beschränken, das Publikum damit bekannt zu machen, wie ich zum Kanalbau kam, weil es sich nicht aufzuklären vermag, warum ich davon entfernt wurde.

Ich sehe mich zu einer solchen Erläuterung gezwungen, weil die vielleicht aus dem Verlaufe der jüngsten Kammerdebatten (= Parlamentskammern –*Anm.*) zu erklärenden unrichtigen und übelwollenden Gerüchte bei den Unkundigen durch diese Schrift bestärkt werden, und es daher meine Pflicht ist, alle unbefangenen Urtheilenden durch meine Darstellung meiner Verbindlichkeiten hinsichtlich der Einhaltung der Vertragsbedingungen über Bauzeit und Baukosten des Ludwigkanales aufzuklären, da seit dem 23. Januar v.J. (= Vorjahr 1843 –*Anm.*) (dem Tage unserer Abberufung vom Kanalbau) nichts vorgefallen ist, was die mich betreffende, nach 35 vorwurfsfreien Dienstjahren gewiß schmerzliche allerhöchste Verfügung veranlaßt haben könnte.

Bevor ich im Jahre 1836 gegen meinen Wunsch und Willen zum zweiten Vorstand der Kanalbau-Inspektion allergnädigst ernannt wurde, hatte ich, aufgefordert von dem damaligen Minister des Innern, unterm 21. Januar in die Hände des Vorstandes der kgl. Obersten Baubehörde die schriftliche Erklärung übergeben, daß ich den an mich ergangenen Rufe zum Kanalbau nur unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen folgen könne, worunter ich besonders rechnete und anführte,

"daß ich keinerlei Verantwortung, weder wegen Einhaltung der Bauzeit von 6 Jahren, noch weniger hinsichtlich des mir fremden Überschlages zu übernehmen habe" (= Überschlag, bedeutet Bau- und Kostenplan des Frhrn. v. Pechmann)

Ich war deßwegen sehr ungerne und nur aus pflichtmäßigem Gehorsam, aus einer sehr angenehmen Stellung zum Kanalbau übergetreten, weil ich viele Unannehmlichkeiten voraussah. Die Gründe jener Verwahrung zu den Akten waren:

1.) weil ich es für schwer hielt, einen 46¹/₂ Stunden (= ca. 172 km) langen Kanal, welcher nach großen Ausmaßen und unter schwierigen Terrain-Verhältnissen ausgeführt werden soll, für die Summe von 8.540.000 fl. (= Florin oder Gulden –*Anm.*) herzustellen, zumal als kein Reservefond für außerordentliche, gewiß vorkommende Fälle vorgesehen, und in der Festsetzung einer nur sechsjährigen Bauzeit schon die Veranlassung zu einer bedeutenden Überschreitung gegeben war, ohne die elementaren Einflüsse zu berücksichtigen.

2.) weil ich, wie jeder Techniker, die Bestimmungen des §1 Nr. 1-7 des Vertrages mit der Aktiengesellschaft, nach den an allen Kanälen gemachten Erfahrungen, für unausführbar hielt, indem, wenn es auch zulässig erschien, alle einzelnen Bauten, aus welchen der Kanal besteht, innerhalb von 6 Jahren zu vollenden, es dennoch

unmöglich und unausführbar erkannt werden musste, dass derselbe mit dem Anfange des siebenten in seiner ganzen Ausdehnung ungehindert zur Schifffahrt benützt werden könne, oder vielmehr durchgängig ein Fahrwasser von 5 Fuß (= 1,46 m) Tiefe besitze.

Ich bemerke hiezu, dass Hinsichtlich der Nichteinhaltung der sechsjährigen Bauzeit, wovon wenigstens noch die zweite Hälfte des Jahres 1836 deswegen abzurechnen ist, weil für alle einzelnen Bauten die Pläne und Kostenvoranschläge erst hergestellt werden mussten und rep. der Bauplan und der Voranschlag des Verfassers zu spezialisieren war, viel mehr der Nichteröffnung des Ludwig-Kanales in seiner ganzen Ausdehnung im siebenten Jahre, das gesamte Kanalbau-Personal um so weniger irgend ein Vorwurf treffen konnte, als dasselbe über die Möglichkeit der Ausführung dieser für die Staatskasse durch Zinszahlungen lästig gewordenen Bedingung nicht im Voraus vernommen wurde (= informiert, zur Stellungnahme gefordert), und es demselben doch bei allseitig gemachten Anstrengungen gelang, alle einzelne in dem ursprünglichen Bauprojekte enthaltenen Bauten und Arbeiten, aus welchen der Kanal besteht, mit Ausnahme der Schiffbarmachung der Altmühl und der hohen Aufdämmungen im Kettenbach, Gruberbach, Nesselbach, dann Disteldobel-Thale in einer Länge von ca. 6.000 Fuß (= 1.750 Meter) vollständig und zwar in der Art herzustellen, daß alle Ingenieure, sowohl deutsche als auch Ausländer, welche die Bauplätze besuchten, sich dahin aussprachen, daß, ohnerachtet die zu überwindenden Schwierigkeiten ausserordentlich und die dafür festgesetzte Bauzeit zu kurz bemessen sey, doch die Bauten im Ludwigkanal hinsichtlich der Solidität und Schönheit der Ausführung sich nicht allein mit jedem anderen europäischen Kanale messen können, sondern die meisten darin übertreffen. Fast sollte ich nach der Aeusserung des Frhr. v. Pechmann über mich zweifeln, daß ich berechtigt sey, an diesen schönen und glücklichen Erfolgen einigen Antheil zu nehmen, allein es fragt sich, ob er nicht den Antheil überschätzt, welchen er selbst an der Ausführung nahm?

Daß er mich nicht bloß wegen meiner technisch-administrativen Brauchbarkeit, die er mir, wie es scheint, zugesteht, um seinen nachfolgenden Tadel desto stärker auftragen zu können, zu seinem Gehülfen vorschlug, werden die Ministerial-Akten beweisen; es überzeugt mich aber hievon auch ein mir vorliegender Brief vom Ende des Jahres 1836, worin er hinsichtlich meiner sagt: "Ich habe zu meiner unmittelbaren Unterstützung den Kreisbaurath Beyschlag gewählt, dessen Geschicklichkeit und Erfahrung durch viel von ihm ausgeführte Bauten längst bewährt sind".

Mit diesem Urtheile über mich steht das in seiner Schrift niedergelegte in direktem Widerspruche, und selbst die für meine Wahl als Gehülfen geltend gemachte Motive sind andere, als sie ihm jetzt für seine Selbstapologie nöthig schienen. Sein Urtheil über mich hätte dadurch wohl nicht geändert werden sollen, daß ich in einigen Dingen in der Ausführung anderer Meinung als er war. Denn es wird ihm nicht gelingen nachzuweisen, daß irgend ein Bau, welchen ich vor dem Jahre 1836 anordnete oder unmittelbar leitete, mißglückte, oder daß sich beim Kanalbau in Folge meiner Rathschläge irgend ein Unfall oder ein Einsturz ergab.

Wohl muß ich den Mann, der mir ohne weiteres den praktischen Sinn und Blick abspricht, und mir Schuld gibt, daß ich hiervon eine übertriebene Meinung hege, fragen, ob vielleicht die Idee der Einführung der Pilsach, dem Hauptspeisewasser des Kanales (welche das Kanalprojekt als Reserve behandelte), statt des darin überschätzten Wipfelbaches, von ihm ausging, und ob er bei dem Beginnen des Baues die Einleitungen hiezu traf? Ferner möchte ich erfahren, welchen Antheil der erste Herr Vorstand z.B. an der Bearbeitung der Preisverzeichnisse nahm, welche Einwirkung derselbe auf die Fundationsarbeiten etc. an den Bauwerken am Kanal übte und ob vielleicht ich an allen diesen Arbeiten keinen oder etwa einen nachtheiligen Antheil nahm.

Ferner möchte ich hören, ob Frhr. v. Pechmann etwa den Gebrauch von Maschinen zur Erleichterung der Arbeit und Minderung der Kosten, und jedenfalls um an der für uns so kostbaren Zeit zu gewinnen empfahl, oder in einem einzigen Fall anordnete, oder ob derselbe nicht im Gegentheile der Anwendung solcher Hülfsmittel (mit Ausnahme des Gebrauchs der von Händen getriebenen Archimedischen Schnecke) abhold war, und z.B. die Anschaffung von

Baggermaschinen, welche für die so kostbare (= teure) Vertiefung des Nonnengrabens in Bamberg und ebenso der Altmühl hätten mit Vortheil angewendet werden können, durchaus nicht zuließ, welche daher auch erst vor meinem Abgange vom Kanale von mir bestellt werden konnten, und deren jetzt an der Altmühl zwei mit großem Nutzen angewendet werden.

Bei der Übernahme meiner Mitvorstandschaft hatte ich nur drei Dinge im Auge:

- 1.) Die Befolgung und Aufrechterhaltung der uns von den vorgesetzten Ministerien ertheilten Instruction,
- 2.) die mit der soliden Bauausführung verträgliche Beschleunigung der Bauarbeiten, um wo möglich die von der Regierung garantierte sechsjährige Bauzeit einzuhalten, und
- 3.) die gleichfalls unbeschadet des Zweckes und der Solidität zulässige Sparsamkeit, um den Kostenvoranschlag, wenn nicht einzuhalten (was sich schon im zweiten Jahr als unausführbar darstellte), doch im geringsten Maße zu überschreiten.

Ich glaubte überzeugt seyn zu dürfen, der erste Herr Vorstand, wenn er wollte, würde hierüber das vortheilhafteste Zeugnis ausstellen können, daß ich diese dreifache Aufgabe keinen Augenblick aus dem Auge verlor, und mit Anstrengung aller meiner physischen und intellectuellen Kräfte, und unterstützt von den Sectionsbaubeamten, dahin arbeitete, das uns allen vorgesteckte Ziel zu erreichen, und dass dadurch die nach allen Richtungen ergriffenen Maßregeln sehr viel erspart und keine unsolide Anlage veranlaßt, und durch mich keine im Voranschlage nicht vorhergesehene Ausgabe ohne, wie uns vorgeschrieben war, die höhere Genehmigung zu erholen, herbeigeführt wurde. Da auf ein solches Zugeständnis von meinem früheren Collegen nicht zu rechnen ist, so muß es der Zeit überlassen bleiben, meine Wirksamkeit für den Kanalbau in ein günstigeres Licht zu stellen, als es durch die Schrift des Baumeisters geschehen ist.

Andere Motive als mich, leiteten meinen Collegen bei der Uebernahme der Bauführung für Rechnung der Regierung, welche ihn als Baumeister bestellte. Von vorneherein verwechselte er, und thut es wohl heute noch, den Bauherren und den Baumeister und konnte es durchaus nicht über sich gewinnen, sich nicht als den unumschränkten Bauherren anzusehen, oder hierin eine andere Autorität über sich zu erkennen.

Wohl hatten Sich Seine Majestät der König im §4, Nr. 3 des Vertrages technische Modifikationen anzuordnen vorbehalten, die uns ertheilte Bauinstruction hatte aber weder der bestellten Baukommission, noch dem Frhrn. v. Pechmann die Befugniß eingeräumt, hierin bedeutende Veränderungen vorzunehmen, wie z.B. mit der Vorrichtung zum Füllen und Entleeren der Schleusen geschehen war, welche nach dem, dem Vertrage zu Grunde gelegten Plane mittels Umläufen geschehen sollte, während dafür, ohne eine besondere Genehmigung nachzusuchen (wenigstens ist mir nie etwas hievon bekannt geworden), Drehklappen in den Schleusenthoren substituirt wurden, welche jedoch nachträglich, nachdem diesselben größtentheils hergestellt waren, und zwar unterstützt durch mich, genehmigt wurden. Vielmehr hatte diese Bauinstruction auf den Grund einer Untersuchung des Kanalprojectes durch andere Techniker als den Verfasser, uns zwanzig Punkte zur näheren Untersuchung und zur Begutachtung vorgezeichnet. Allein gerade dieser Umstand, worin er einen Tadel seines Projectes erkannte, brachte ihn zuerst in Harnisch, und forderte ihn auf, seiner dienstlichen Stellung zu vergessen, indem er einerseits den höheren, wenn auch noch so begründeten Befehlen zu gehorchen sich weigerte, und andererseits alle, die eine eigene Meinung über gewisse den Kanal betreffende Dinge äußerten, mit dem Anathem der Ignoranz belegte, was auch der einzige und wichtige Grund ist, warum er mich dem Publikum in dieser Eigenschaft vorführt. Ein fernerer Grund seines Benehmens in dieser Richtung ist die ihm beiwohnende Ueberzeugung, daß außer ihm keiner von dem gesamten Baupersonale des Königreiches im Stande gewesen wäre, weder das Kanalproject zu bearbeiten, noch weniger den Kanal auszuführen, und daß keiner die hiezu erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse besitzt, wiewohl er keine Gelegenheit hatte, sich in diesem Zweige anders, als durch den Bau des Ludwig-Kanales mit dem Kanalbau praktisch bekannt zu machen, weil er auch nicht einen der größeren

Kanäle gesehen hatte, wiewohl ich zugebe, daß man auch ohne Autopsie dennoch solide Kanäle und brauchbare Eisenbahnen bauen könne.

Daß sich unter diesen Verhältnissen Meinungsverschiedenheiten über die Ausführung ergeben mußten, war natürlich, aber nicht den staatsdienerlichen Verhältnissen entsprechend kann gefunden werden, daß der erste Vorstand jede deßhalb vorgeschriebene Form als für ihn nicht bindend betrachtete, und nicht etwa mit Gründen belegten Einwürfen mit Gegengründen, sondern mit Unziemlichkeiten begegnete.

Kaum einige Monate nach dem Beginnen des Kanalbaues sollten alle Beschläge für die Schleusenthore von Gußeisen bestellt werden, welche im glücklichsten Falle im vierten, zum Theil, meist aber erst im fünften und sechsten Jahre in Anwendung kommen konnten. Die Bestellung sollte gemacht werden, ohne daß diese neue Art der Beschläge, außer in einem Hofe einer genügenden Probe unterworfen worden war, und dieselben sollten alle von denselben Dimensionen bestellt werden, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, daß am Kanale Thore von 8, 10 und 12 Fuß (= ca. 2,3m, 2,9m und 3,5m) Druckhöhe vorkommen, zumal die Holzdimensionen so gewählt waren, daß sie dem stärkeren Wasserdrucke eben nur widerstehen können. Gegen alle Vorstellungen wurden auch die sämtlichen Thorbeschläge im Sommer 1836 für 520 Thorflügel bestellt, ohne die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, welche für eine gute und brauchbare Gußware Bürgschaft leisteten, daher auch der Erfolg den Erwartungen nicht entsprach.

Ich will hier nicht mehrere Beispiele der Art anführen, ich behalte mir vor, später mit allerhöchster Genehmigung die ganze Baugeschichte pragmatisch, auf den Grund der Kanalbau-Inspektions-Acten und der vorhandenen monatlichen Fortgangsberichte zu bearbeiten. Ich glaube eine solche Geschichte mit um so mehr Gründlichkeit schreiben zu können, als ich, was mir der erste Herr Vorstand hoffentlich nicht bestreiten wird, mit allen Einzelheiten der Bauführung gewiß vertraut bin, und weil ich mir außerdem an Ort und Stelle eine Menge wichtiger Notizen gesammelt habe.

Was die mir hinsichtlich meiner schriftlich übergebenen und an das kgl. Ministerium des Innern gebrachten Erinnerungen (= Einwände, Bedenken) gemachten

Vorwürfe betrifft, so wird mir dieselben Niemand verargen, wer meine Stellung nur im Geringsten beachtet. Ich hatte die darin berührten Gegenstände öfters mit dem ersten Vorstande zu besprechen versucht, war aber nicht mit Gründen widerlegt, sondern meine wohlmeinenden Erinnerungen wurden stets auf eine höchst unfreundliche Weise beantwortet. Auch ein Versuch, mich mit ihm auf schriftlichen Wege zu verständigen, blieb ohne allen Erfolg.

Ich konnte daher nicht länger schweigen, und übergab meinem Collegen meine Erinnerungen schriftlich, jedoch amtlich, mit dem Motto: "**amico causae et personae**", und verband damit die Erklärung, daß ich zur Sicherung meiner Verantwortlichkeit darauf bestehen müsse, dass meine Ansicht unter Beifügung der seinen dem k. Ministerium des Innern vorgelegt würde, um darüber unparteiische Techniker zu hören.

Kaum dürfte mir dieser Schritt verargt, von Niemand aber wird es gebilliget werden, daß er seine Ansicht auf eine sehr anzügliche Art vertheidigte; daß er, während ich nie einen ähnlichen Schritt unternahm, ohne ihn hievon durch Vorlage eines Bericht-Entwurfes in Kenntniß zu setzen, viele heimliche Berichte erstattete, um mich herabzusetzen und anzuklagen.

Inwieweit die im Anfange des Jahres 1840 niedergesetzte Kommission den Ansichten meines Collegen oder den meinigen beipflichtete, wird seiner Zeit die Kanalgeschichte darthun, und ebenso nachweisen, daß allerdings diejenigen Kommissionsbeschlüsse, welche keine weitere Untersuchungen, Versuche etc. anordneten, vollständig zur Ausführung kamen, so wie die Zeit lehren wird, daß meine Ansichten über die meisten dieser und anderer Kanalbau-Angelegenheiten keineswegs verwerflich waren.

Hierbei hatte ich manchen harten Kampf mit meinem Collegen zu bestehen, welcher schriftlich und mündlich, und selbst gegen sein mir mehrere Male gegebenes Wort, die Ausführung höherer Anordnungen zu hindern und zu

hintertreiben suchte, wenn er auch schon den Befehl zur Ausführung unterzeichnet hatte.

Ueber einige Einzelheiten fraglicher Schrift habe ich folgendes zu bemerken: Es wird wohl keinem Techniker einfallen, welchem das veröffentlichte Kanal-Project bekannt ist, daß sich keine Stimme gegen dasselbe erhob. Aus dem was der Kanalatlant lieferte, konnte Niemand eine Veranlassung nehmen, sich über die Ausführbarkeit oder über den Kostenpunkt zu äußern, weil hierzu sowohl in ersterer und letzterer Beziehung der Text keine genügenden Anhaltspunkte lieferte. Das was dem Herrn Verfasser Beifälliges über das Kanal-Project gesagt wurde, konnte sich nur auf die großartige, von des Königs Majestät ausgegangene Idee, welche demselben zu Grund lag, beziehen, und deßhalb und wegen der in Hauptsache glücklichen Wahl der Kanallinie wird der Name Pechmann immer genannt werden, wenn vom Ludwig-Kanale die Rede ist.

Was die Verdichtung (= Abdichtung) mit trübem Wasser besonders im Sandboden betrifft, so war ich nie ein Gegner dieser Ansicht; dies beweist die von mir schon im Jahre 1836, also viel früher als darüber eine Meinungs-Verschiedenheit zwischen uns auftauchte, für die Verdichtungs-Arbeiten entworfene Instruktion. Allein bei dem Wortlaute des Vertrages über die Eröffnung des Kanales im Anfange des siebenten Jahres und bei dem in den General-Versammlungen der Aktionäre sich gezeigten Auffassen dieses Vertrags-Punktes, mit einem Fahrwasser von 5 Fuß (= 1,46m), handelte es sich nicht um eine allmähliche der natürlichen ähnliche Verdichtung, sondern besonders weil auch anderer als Sandboden vorhanden war, um eine kräftigere, schneller wirkende.

Daraufhin waren die höheren, von dem I. Vorstände fort und fort hintertriebenen Befehle gerichtet, und desswegen wurde auch verlangt, die Proben in verschiedenen Abtheilungen des Kanals anzuwenden, welche endlich an einer einzigen günstigen Stelle, verhindert durch wiederholte schriftliche und mündliche Gegenbefehle des Frhrn. v. Pechmann, so spät im Jahre zu Stande kamen, daß ich besonders hinsichtlich der hier keineswegs zum ersten Male versuchten Anwendung des hydraulischen Kalkes, vorhersagte, daß sie mißlingen müßten. Bei diesen Versuchen wurde weder eine neue Erfindung einzuführen beabsichtigt, noch neue Verdichtungsarten erprobt, sondern es sollte bloß praktisch nachgewiesen werden, welcher Art die Verdichtung in dieser oder jener Bodenart der Vorzug zu geben sey.

Während der Kostenanschlag des Frhrn. v. Pechmann sieben Tausend Gulden für alle Verdichtungsarbeiten auf eine Kanallänge von $36\frac{1}{2}$ Stunden (= ca. 135 Kilometer) enthielt, welche nach den an allen Kanälen gemachten Erfahrungen so große Summen in Anspruch nehmen und der Frhr. v. Pechmann mithin nur an eine sehr homöopathische Verdichtung dachte, mußte die k. Regierung gebunden an einen eingegangenen Vertrag auf kräftigere Mittel denken um bald zu Ziele zu gelangen, und konnte der Phantasie des Baumeisters, welcher den Kanal selbst dort wo der selbe über eine Schutthalde des Juragebirges hinzieht ¹⁾, und sich Risse und Oeffnungen von Bedeutung nach allen Richtungen vorfanden, den Kanal ausschließlich mit leicht getrübttem Wasser verdichten wollte, sowie er überhaupt mit seinem leicht getrübttem Wasser alles bewirken, und durchaus nicht gestatten wollte, daß die Kanalsole mit Lehm bedeckt werde, was gegen seinen Willen durchgesetzt werden mußte, nicht folgen.

1) = es ist der Abschnitt zwischen Km 40 und 43 bei Beilngries im Bereich des Otterbühl -Anmerkung

Was die Kosten dieser Versuche betrifft, so hat der Herr Verfasser nicht bemerkt, daß der deßhalb hergestellte Wasserzuleitungsgraben, lange Zeit nützliche Dienste leistete, daß das angewendete Holz zu einem Wehrbaue und der beige-schaffte Lehm zur Verdichtung, sowie die Steine der Pflaster zu anderen Pflastern verwendet wurden. Anzuführen kann ich hier nicht unterlassen, daß der Kanalbaumeister an dem Schleißheimer-Isar-Kanale die Wahrnehmung hätte machen können, wie langsam die Verdichtung mit trübem Wasser vorschreitet, indem hier nach mehr als 150 Jahren die Versickerung noch so groß ist, daß um den Wasserstande im Kanal um einige Zolle (= 1 Zoll = 2,43 cm) zu erhöhen, sehr viel Wasser aus der Isar eingelassen werden muß.

Hinsichtlich der Chaussierung der Ziehwege ist vor allem zu bemerken, daß sich längs des Kanales vorzüglich dreierlei Bodenarten zeigten und daß aus diesem die Kanalufer und Dämme bestehen.

In der größten Ausdehnung ist leichter, zum Theil Flugsand, dann Keuperletten und endlich Thonschiefer und Schieferthon aus der Lias-Gruppe vorhanden. Daß aus dem ersteren Material ohne künstliche Hilfsmittel kein solider und entsprechender Ziehweg gebildet werden könne, bedarf wohl eben so wenig einer Erinnerung, als dass dieses auf einem so zähen Lehmgrunde, von welchem den Zugpferden die Eisen abgezogen werden, noch weniger denkbar ist.

Aus diesem Grunde hatte die allerhöchste Stelle die gänzliche Chaussirung der Ziehwege und eine Umgestaltung des Kanalprofils beschlossen und dazu die Geldmittel genehmiget, weil die von dem Frhr. v. Pechmann vorgeschlagene Anbringung eines Streifes einer Steinbelegung (nicht eines festgeschlossenen Pflasters) der Kanalufer gegen den Wellenschlag, ohnmöglich halten konnte.

Es wurde hierbei dem Beispiele vieler englischer und französischer Kanäle gefolgt, und im besseren Boden eine Berme (= Absatz, Stufe) angebracht, und auf diese das oben und unten mit tiefeingreifenden Steinen geschlossene Böschungspflaster aufgesetzt. In reinem Sandboden wurde die ganze Böschung gepflastert. Um die Pferde zu hindern den Uferrand und die Böschung zu beschädigen, wurde gleichfalls nach dem Beispiel englischer und französischer Kanäle ein Randdämmchen angebracht, und dem Ziehwege eine kleine Neigung nach Aussen gegeben, wodurch die Pferde in Stand gesetzt werden mit voller Kraft zu arbeiten. Wo diese Ziehwege der ertheilten Instruktion entsprechend ausgeführt wurden, gewähren dieselben die größten Vortheile für die Kanalschiffahrt. Allein leider trat der I. Vorstand dieser so nützlichen Maßregel hindernd in den Weg, und wollte, was kaum glaublich erscheinen dürfte, über dem chaussirten Ziehwege Rasen bilden.

Es war bei der Ausführung befohlen worden, dass dort wo die Kanaldämme aus Sand bestehen, etwas Lehmerde; wo Lehm den Untergrund bildet, etwas Sand unter die Chaussirung aufgelegt werden solle. Allein diese Maßregel kam veranlaßt durch den nun einmal gegen die Chaussirung der Ziehwege eingenommenen Frhrn. v. Pechmann nicht überall zur Ausführung. Das aus kleinen harten Steinen bestehende und mit grobem Sande, Schlacken, ungereinigtem Kiese, oder einem in Mengen vorhandenen verwittertem Jurakalke zu bedeckende Geschläge, sollten mit einer schweren gußeisernen Walze, wie deren an anderen Orten schon lange angewendet werden, wozu ich dem Mechaniker eine Zeichnung geliefert hatte, niedergewalzt werden und nicht mit einer leichten Gartenwalze, wie gegen meinen Antrag angeordnet war. Eine gußeiserne Walze wurde dennoch angeschafft, aber weil sie von mir ausging, nicht nach jener Zeichnung, sondern nach einem nicht zu empfehlenden Systeme. Der Frhr. v. Pechmann ließ dagegen selbst da, wo harte Steine zu haben waren, weichen Keupersandstein, welcher dem Drucke der Hufe nicht widerstand, anwenden; (gegen die Anwendung eines schwachen Grundbaues von diesem Material, war niemals etwas einzuwenden, sondern derselbe war auf bedeutenden Strecken ausgeführt worden) und befahl die Bedeckung des Geschlages mit Gartenerde und mit Lehm. Daher kam es auch, daß an einer Stelle, wo kein Sand untergelegt und dagegen 3 Zoll (= ca. 7 cm) und mehr Lehm aufgeschüttet worden war, Frhr. v. Pechmann im Frühling 1843 bei sehr schlechter und anhaltend nasser Witterung im eigentlichen Sinne des Wortes in seiner Schöpfung stecken blieb.

Wo die Ziehwege, das Böschungspflaster etc. nach der ertheilten Instruktion ausgeführt wurden, dient diese Anordnung der Schiffahrt wie bereits bemerkt wurde, zum großen Vortheile und die von Seiner Majestät dem Könige hierfür genehmigten Summen werden, wenn die Ziehwege wie von dem durchaus tüchtigen Kanalbaupersonale zu erwarten ist, gehörig unterhalten werden, reiche Zinsen tragen. Ohnedieß wird kein Strassenbaumeister widersprechen, daß eine Decke von 0,4 bis 0,5 Fuß Dicke (= 11,6 bis 14,6 cm) Dicke von kleingeschlagenen festgewalzten Steinen nicht, eine den Einwirkungen des Pferdehufs vollkommen widerstehende Decke gewähre. Was den Vorwurf wegen des Zerschlagens von Steinen überhaupt und besonders der weichen Keupersandsteine bis zur Größe von Haselnüssen betrifft, so ist derselbe so

lächerlich, daß er keine Erwiderung verdient.

Belangend die Vorrichtung zum Oeffnen sowohl der Drehklappen als der Schützen, so war uns eine Erprobung beider Vorrichtungen und zwar im gefüllten Kanal und nicht im Trockenen schon im Jahre 1840 anbefohlen, und dabei die Frage zu erwägen gegeben worden, ob die Ziehschützen mit der gezahnten Stange, oder mit der Schraube gehoben werden sollten, allein wie so Vielem trat auch hier der Frhr. v. Pechmann hindernd entgegen, und nahm beständig mündlich das zurück, was er schriftlich anbefohlen hatte. Kaum gelang es mir eine bessere Vorrichtung zum Oeffnen der Drehschützen durchzusetzen, welche der Frhr. v. Pechmann sofort als seine Idee in Anspruch nahm, obgleich sie weder von ihm noch mir herrührte.

Nachdem er jede Erprobung der Schleusenthore und ihrer Beschläge, Schützen etc. verhindert und zu Nichte gemacht hatte, legte ich ihm Zeichnungen verschiedener Art für die Hebung der zum Theile einem Druck von 12 Fuß (= 3,5 m) ausgesetzten Zugschützen vor, welchen Umstandes er sich jetzt nicht und ebenso nicht erinnert, daß die Vorrichtung eines Schraubenhebezeuges so zu sagen unter seinen Augen hergestellt wurde. Ohne Zweifel werden jetzt nach seinem Wunsche gezahnte Stangen statt der Schrauben, welche zu verschiedenen Kanal-Zwecken nützlich gebraucht werden können, wie z.B. zum Aufheben beschädigter Schleusenthore, angewendet werden. Warum hier der eine große Kraft entwickelnde, vor einer schneller wirkenden Einrichtung der Vorzug gegeben wurde, wird bei dem Umstande keiner großen Auseinandersetzung bedürfen, daß z.B. 8,5 Fuß (= ca. 2,50 m) Breite einen Druck von 12 Fuß ausgesetzten Schützen gehoben werden sollten.

Was die Anwendung hölzerner Beschlächte zur Ausfütterung der Kanalufer auf den hohen Dämmen betrifft, so gehört ihre Erfindung und Anordnung ganz allein dem Frhrn. v. Pechmann an, und ich will nur bemerken, daß dieselben von mir schon im Jahre 1839 nicht gut geheissen wurden, und daß ich mich nur dann auf ihre Anwendung einließ, als ich einsah, daß ich keine zweckmäßigere Ausfütterung durchsetzen konnte, und als die Nothwendigkeit hervortrat, die Dämme oben einzuziehen um mehr Böschung für dieselben zu erhalten. Daß er seine eigenen Befehle bei einigen Dämmen zurücknahm ist richtig. Ich würde wo meine Stimme gehört wird, nie zur Anwendung solcher Konstruktionen rathen.

Der k. hannöver'sche Oberbaurath Laves hatte der k. Regierung seine Konstruktion für hölzerne Brücken mitgetheilt, und hiefür von Seiner Majestät dem Könige eine große goldene Medaille erhalten. Die Kanalbau-Inspektion wurde beauftragt, diese Konstruktion bei der ersten schicklichen Gelegenheit in Anwendung zu bringen. Dieser allerhöchste Befehl entsprach aber den Ansichten des Frhrn. v. Pechmann nicht und nur schwer gelang es mir ihn zu disponiren, den Vorschlag zu machen, den einen bei Schelleneck über die Altmühl zu erbauenden Reitersteg nach dieser Konstruktion mit, wenn ich nicht irre, 50 Fuß (= ca. 14,6 m) weiten Oeffnungen, den andern von 100 Fuß (= ca. 29,20 m) lichter Weite nach jener des Amerikaner Towns zu erbauen.

Die Towns-Brücke von 100 Fuß Oeffnung wurde, wiewohl nur unter Widerstreben des Frhrn. v. Pechmann, ausgeführt, für die Laves'sche Brücke wurde ohne höhere Genehmigung nach seiner Angabe eine Hängebrücke nach einer in der französischen Bauzeitung enthaltenen Konstruktion für Dachstühle, mit einem Hängwerk von Eisenstangen hergestellt.

Als sich im Sommer 1842 die Erbauung eines Steges bei Baiersdorf in der Nähe des Eisenbahnhofes nicht mehr abwenden ließ, entschloß sich die Kanalbau-Inspektion hier einen Steg von 60 Fuß (= 17,5 m) nach Laves Prinzip herstellen zu lassen, und der motivierte von beiden Vorständen unterzeichnete Auftrag wurde an den betreffenden Sektions-Ingenieur erlassen. Nachdem das Holz hiezu angeschafft war, wurde die Anordnung vom I. Vorstände mündlich und schriftlich zurück-genommen. Allein auf höhern Befehl kam der Steg dennoch zur Ausführung, wobei die Höhe des obern Balkens 0,8 Fuß (= ca. 23,3 cm) und des untern 0,58 Fuß (= ca 17 cm) oder noch weniger beträgt. Und die Brücke ist von

keiner größeren Tragkraft, als daß sie wenigstens während zwei Drittheil ihrer Dauer (= Länger) ohne Gefahr mit Menschen bedeckt seyn kann, welcher Fall in der Nähe eines städtischen Bahnhofes öfters eintreten wird, und Balken zur Erneuerung werden sich seiner Zeit gewiß finden, besonders wenn diese Konstruktion, welche wie die Townsche erprobt werden sollte, sich erprobt haben wird.

Auch die Geschichte mit der Ufermauer im Dörlbacher Einschnitt verhält sich anders als sie die fragliche Schrift darstellt.

Bei dem im Mittel 50 Fuß (= ca. 14,5 m) tiefen Einschnitte bei Dörlbach sollte wie das Blatt X des Kanalatlases zeigt, ohne auf die Natur des Bodens Rücksicht zu nehmen und nachdem man dieselbe längst näher kennen gelernt hatte, die Einschnittsböschung einhalbmalig hergestellt und die eigentlichen, aus dem Liasschiefer ausgehauenen Kanalufer noch steiler und ohne Steinbedekleidung angelegt werden. Ich hatte, sowie ich an die Kanallinie kam, theils aus Neigung, theils wegen der tiefen Einschnitte und hohen Aufdämmungen, welche auszuführen waren, mich mit dem Studium der geognostischen (= geologischen) Beschaffenheit des Terrains beschäftigt, worüber ich der im Jahre 1841 in Erlangen stattgehabten Versammlung der Naturforscher die nöthigen Handstücke und eine deßfallsige Petrefaktenammlung (Petrefakten = Fossilien) und eine Karte von Profil-Zeichnungen vorlegte, welche Vorlage die Anerkennung der Versammlung und insbesondere des berühmten Geologen Leopold von Buch erhielt.

Von meinem Kollegen dagegen wurde ich deßwegen häufig belacht, und zur Zielscheibe seines Spottes gemacht. Allein ich ließ mich dadurch ebensowenig abhalten das Gute zu thun als durch die sonstigen Unannehmlichkeiten, welche mir von seiner Seite stets entgegen traten, und ich verfolgte beharrlich das mir vorgesteckte Ziel die höheren Anordnungen durchzuführen und die zweckmäßigen Vorschläge der bauführenden Ingenieure kräftigst zu unterstützen.

Es war bei diesen Umständen nicht leicht an den beiden Einschnitten bei Unterölsbach und Dörlbach die Einschnittsböschungen von einem halben auch nur auf einen Fuß zu erhöhen, wiewohl nach der Natur des Bodens diese Böschungen mindestens anderthalbfüßig seyn sollten. Da sehr bald die Erfahrung lehrte, daß selbst jener Liasschiefer, der mit Pulver gesprengt werden mußte, dem Einflusse der Witterung nur kurze Zeit widersteht, und daß die Kanalufer den Einwirkungen der Witterung entzogen werden müssen, so setzte ich die Anlage einer Uferbekleidung an welche der Kanal-Baumeister nicht gedacht hatte durch, welche anfänglich zu zwei Fuß (= ca. 0,6 m) dicke mit einer Anlage von $\frac{1}{10}$ bestimmt wurden. Allein eben jene in der Pechmann'schen Schrift wie so vieles, so leichthin behandelte herabgegangene Erdmasse, hatte nach den genauen darüber angestellten Untersuchungen gezeigt, daß ein solcher Absturz bis unter die Kanalsohle hinab wirke, und aus diesem Grunde und nach längerem Kampfe wurde statt einer zweifüssigen Bekleidung der Ufer, die Einsetzung einer soliden Stützmauer und die Pflasterung der Ziehwege, und des untern Theile der Böschung beschlossen. Dieser Umstand veranlaßte mich, auf eine weniger Material erfordernde Konstruktion zu denken, und deßwegen schlug ich meinem Kollegen jene von ihm getadelte Mauereinrichtung in Bogenform und mit Stützbogen nach der Quere vor, welche seine Zustimmung erhielt. Allein da ich zur Zeit der Unterschrift des Auftrages nach München abreiste, nahm er sich die Freiheit, die Zeichnung zurück zu behalten, daher ich an ihrer Stelle eine zweite lieferte. Bei einer Kanalkonferenz wurde ihm die Sache nochmals auseinander gesetzt, und er gab seine Zustimmung und tritt nun doch dagegen als gegen etwas Unpraktisches auf.

Diese Zeilen können nicht ohne Rückblick

- 1.) auf den von dem Frhrn. v. Pechmann aufgestellten Kostenvoranschlag, und
- 2.) auf die sich bei den hohen Aufdämmungen und zweien Brückkanälen ergebenden Unfällen und die verzögerte Schiffbarmachung der zehn Stunden (= ca. 36 Km) langen Altmühl schließen, weil der Verfasser der fraglichen Schrift diese Gegenstände bespricht, und weil zum Theil aus ersterer für die Staatskasse eine so bedeutende Mehrausgabe hervorging, und die letzten Ereignisse die Eröffnung des Kanales im siebenten Jahre in seiner ganzen Ausdehnung verhinderten, und

besonders die Schiffbarmachung der Altmühl dieselbe noch lange hindern, und dadurch die Regierung zwingen wird, das Aktienkapital mit vier von Hundert noch weiter zu verzinsen. Wiewohl der Verfasser desjenigen Kostenvoranschlages für den Kanalbau, auf welchen hin die Regierung im besten Vertrauen den Vertrag mit der Aktiengesellschaft abgeschlossen hatte, mit höchster Gewißheit noch Einsparungen von anderthalb Millionen zu machen versprach, und noch im zweiten Jahre der Bauausführung in seinen eigenthümlichen Phantasien glaubte, und es mehr als einmal mündlich und schriftlich behauptete, der Voranschlag könne nicht allein eingehalten, sondern es werde sich noch eine Einsparung von einer Million und resp. zwölf Prozent ergeben, so konnte dieses doch Niemand glauben, wer das Detail dieser Arbeit näher kennenlernte, worüber bereits oben bemerkt wurde, daß darinnen z.B. für die Verdichtungsarbeiten nur siebentausend Gulden vorgesehen waren; und wer nicht übersieht, daß bei einem so umfangvollen Baue die Kosten durch die Menge der nöthigen Arbeiter und Baumaterialien, und noch mehr durch eine in den meisten Fällen sehr beschränkte Bauzeit gesteigert werden, was jeder Baumeister bei der Aufstellung eines Voranschlages für große Bau-Unternehmungen berücksichtigen und hierinnen nicht die bei gewöhnlichen Bauten üblichen Taglohn-Sätze und Materialpreise zu Grunde legen sollte. Allein auch andere Arbeiten waren in eben dem Maaße bedacht, so enthält dieser Voranschlag für Vertiefungsarbeiten in der Altmühl auf zehn Stunden Länge (= ca. 36 Km) tausend Gulden. Es soll nicht berührt werden, wieviel diese Arbeiten, worunter sich sehr bedeutende Felsprengungen, sowie eine Masse von Hand-Bagger-Arbeiten begriffen sind, gekostet haben. Zu bemerken kann aber nicht unterlassen werden, daß die wichtige Arbeit der Schiffbarmachung der Altmühl nach einem sehr allgemeinen Plane, einem nur generellen Längenprofile und ohne Vornahme hinlänglicher hydrometrischer Untersuchungen ausgeführt werden mußte, und daß es nur auf den Grund der Erwerbungen durchgesetzt werden konnte, daß wenigstens ein genügender Situationsplan und eine entsprechende horizontale Projektion zu Stande kam.

Ein genaues Längenprofil und einige hydrometrische Untersuchungen konnten erst im Jahre 1842 erzwungen werden, als noch der auf lange Strecken auf Felsen dahin laufende Fluß mittels kleiner senkrechter Buhnen vertieft werden sollte. Ich meinerseits hatte, als ich die Verhältnisse näher kennen lernte, was bei der Art der Bearbeitung des Bauplanes, nach welchem dieser kleine Fluß schiffbar gemacht werden sollte, erst im Verfolge der Arbeit geschehen konnte, für die Altmühl bei ihrem niedrigsten Stande nur eine Wassertiefe von 3 Fuß (= ca. 0,88 m) erwartet, welche auch hinreichen würde, weil in allen feuchten Jahren gegen fünf Fuß (= ca. 1,46 m) Wasser vorhanden seyn werden, und die vorhandene geringe Geschwindigkeit bei der Bergfahrt nicht hinderlich ist, daher neue Schleußen-Anlagen ausser jenen zweien durch den felsigen Grund zwischen Kelheim und Schelleneck bedingten, nur deßwegen nothwendig werden, weil fünf Fuß Fahrwasser auch bei dem niedrigsten Stande der Altmühl gefordert werden, welche jedoch erst dann nicht entbehrt werden können, wenn der Kanal durchaus 5 Fuß Fahrwasser haben wird.

Die Kunstarbeiten bei den Durchlässen waren nach Längenfüßen und nach den Stirnen veranschlagt, und auf die Oertlichkeiten der einzelnen Foundationen keine besondere Rücksicht genommen, daher wie bemerkt wurde, bei der Ausführung erst alles zu spezialisiren war. Für die nöthigen 10.000 Fuß (= ca. 2.900 m) Ufermauern wurde nichts berechnet. Mit den Kanalbrücken und allen übrigen Baugesegenständen verhält es sich fast eben so, und die Kanalbrücken z.B. kosteten, obgleich es gelungen war, ihre Zahl zu verringern, doch, so weit mir der Ziffer der Ausgabe bekannt wurde, weit mehr als der Voranschlag.

Bei dem Vorsanschlage der Kosten für die Erwerbung des zur Kanal-Unterlage nöthigen Landes, der Mühl- und Wasserrechte, wurde übersehen, daß hier von einer Zwangsabtretung die Rede ist, und daß die grundherrliche Belastung unter allen Umständen abgelöset werden mußte, daher für die Erwerbungen aller Art eine sehr bedeutende Ueberschreitung ergab. Richtig ist es, daß ausser den Baukosten, noch viele Ausgaben, besonders für die Geschäftsführung hinzukamen, welche im Kostenvoranschlag nicht vorgesehen werden konnten.

Ohnerachten der berührten, die Baukosten erhöhenden Umstände, und ohne erachtet der Schwächen des Voranschlages, und obschon in den mit dem Beginnen des Kanalbaues aufgestellten Preisverzeichnissen und Arbeitslöhnen die Preise um 20 – 25 per Centner erhöht werden mußten, um voraussichtlich Arbeiter und Uebernehmer zu finden, und die großen Akkorde einen weiteren Zuschuß für Aufsicht und Geschirr $\frac{1}{20}$ – $\frac{1}{15}$ und für Nutzen $\frac{1}{10}$ erforderten, stellte der Verfasser des Voranschlages noch Ersparungen in Aussicht. Allein da Frhr. v. Pechmann sich als eine ohnfehlbare technische Autorität geltend gemacht hatte, so konnte die Regierung seine Arbeit nicht genau kennen lernen und mußte glauben, daß sie alle Bürgschaften der Nachhaltigkeit in sich trage.

Ich ergreife die Feder nur sehr ungerne und habe bisher über alle diese Dinge geschwiegen, und würde sie niemals berührt haben, weil ich ein Feind derartiger Erörterungen bin und weil ich keine Verantwortlichkeit weder für die Einhaltung des Voranschlages noch der sechsjährigen Bauzeit übernommen habe, und auch nie deßhalb zu einer persönlichen Verantwortung aufgefordert worden war; kann aber jetzt nicht schweigen, weil der Frhr. v. Pechmann in seiner Schrift zu verstehen gibt, daß er nicht, wohl aber ich, und höhere ihm aufgedrungene Befehle an der Ueberschreitung schulden, während Niemand mißkennen wird, was neben den bereits mehrmals angeführten, dem Verfasser desselben nicht zur Last fallenden Umständen und den Elementarereignissen, welche aber in einem Reservefond hätten ihre Deckung finden sollen, hieran die Schuld trägt. Aus diesem Grunde, und weil ich ihn so weit es nur immer möglich war vertrat, glaubte ich erwarten zu dürfen, daß er mich bei seiner Vertheidigung aus dem Spiele lassen, und mich nicht zwingen würde, die Wahrheit ungeschminkt zu sagen, wie ich es hier, wenn auch nur in Andeutungen thue, und wovon ich kein Wort zurücknehmen werde.

Die Ereignisse bei den hohen Aufdämmungen sind zu beklagen. Wie weit hierin und hinsichtlich der beiden schönen Brückkanälen über die Pegnitz und die Schwarzach ergebene Unfälle den Baumeister etwa ein Vorwurf trifft, wird die Kanalgeschichte zeigen. Uebrigens erlaube ich mir hinsichtlich der letztern auf die auf Tafel IX. des Kanalatlases dargestellte Konstruktion zu verweisen, kann jedoch zu bemerken nicht unterlassen, daß bei der Ausführung der Plan geändert, und die Flügelmauern etwas jedoch nicht genügend verstärkt wurden.

Die Ueberschreitung der Baukosten beträgt übrigens, wie aus den letzten ständischen Verhandlungen (= diese entsprechen heute den Verhandlungen in Parlaments-ausschüssen) zu ersehen ist, nicht Tausende oder Hunderttausende, sondern sieben bis acht Millionen. Was insbesondere die hierunter begriffenen noch weiters erforderlichen Kosten von mehr als zwei Millionen anlangt, so müssen dieselben größtentheils für die Schiffbarmachung der Altmühl, das heißt, um, was jetzt gefordert wird, auch bei kleinsten Wasserstände und in ganz trockenen Jahren eine Tiefe von 5 Fuß zu erzeugen, für die Vollendung der hohen Aufdämmungen und Verdichtungsarbeiten, dann für einen Kanalhafen in Bamberg, und zu Wendeplätzen verwendet werden.

Die Anlage eines Kanalhafens in Bamberg wird nach meinem und dem Ermessen unparteiischer Sachverständiger nicht umgangen werden können, und eben so nicht die Herstellung von mehreren Wende-Plätzen, weil die Mehrzahl der Schiffe welche den Kanal befahren werden, aus dem Main und der Donau kommen, und nur ein Steuerruder besitzen wird.

Sehr leid würde es mir thun, wenn die Vorschläge, sowie die dringenden Gesuche der Actionäre wegen Anlage eines eigenen Kanalhafens in Bamberg, engherziger Privat- und Lokal-Verhältnisse halber keinen Eingang finden sollten, indem sich aus dem gegenwärtigen Kanalverkehr auf den künftigen schließen und voraussehen läßt, daß man es dereinst gewiß bedauern würde, nicht schon jetzt einen vorurtheilsfreien Blick in die Zukunft geworfen zu haben.

Man sollte ja nicht übersehen, daß der Ludwig-Kanal ein europäischer Kanal ist.

Als Schlußwort dieser neuen Auflage meiner im Dezember vorigen Jahres (= 1843) geschriebenen Beleuchtung, doch nicht zur Entgegnung für den Frhrn. v. Pechmann, und auf seine in der allgemeinen und anderen Zeitungen eingerückte Erklärung vom 10. laufenden Monats, sondern zur Aufklärung des Publikums über den wahren Gesichtspunkt aus welchem die Anschuldigungen und Selbstapologien meines ehemaligen Collegen in Bezug auf den Bau des Ludwig-Kanales zu würdigen sind, finde ich mich nothgedrungen, alles Weitere und Sächliche meiner **urkundlichen Kanalbaugeschichte** vorbehaltend, den Umstand bemerklich zu machen, daß diese mit seltener Eigenliebe fortgesetzten Angriffe, wenn auch auf meine Person gerichtet in der That doch nur die, von der obersten Kanalbaubehörde ausgegangenen, aber den Ansichten des Herrn Geheimen Oberbaurathes nicht entsprechenden Anordnungen zum Gegenstand haben und dass eine Inanspruchnahme meiner Person hiebei nur insoferne denkbar sey, als ich, getreu meiner Dienstpflicht, als ausführender Baubeamter, zum Vollzuge jener Anordnungen, freilich oft mit der eignen Ueberzeugung ihrer Zweckmässigkeit (hic illae irae) pünktlich mitwirken zu müssen glaubte. Einem solchen, jedenfalls bequemen Vertheidigungs-System fernerer Vorschub zu thun finde ich keinen Beruf, glaube vielmehr bis zur Bearbeitung meiner Kanalbau-Geschichte jede weitere Vertretung der höheren Anordnungen, gegenüber den Anklagen des Freiherrn von Pechmann, - wenn sie noch nöthig befunden werden sollte, den zuständigen Official-Organen überlassen zu müssen.

Was übrigens den würdigen Schluß der letzten Erklärung desselben betrifft, so dürfte der Herr Verfasser, wenn er sich dieserhalb bemühen wollte unschwer erfahren, welchen Eindruck jene Hindeutung bey allen Unbefangenen und rechtlich Denkenden hervorgebracht und wie weit sie zur Erhöhung der Achtung gegen ihn beigetragen habe.

München, den 16. März 1844