

di Blaugen e si avvicina al villaggio di Kunden. Di qui segue sul margine di una pianura paludosa, avvicinandosi ai monti di sabbia che si estendono sino a Burg e dirigendosi ad Holtenau e a Grondal, dove è il partiacque a 20 metri sul livello del Baltico, si ripiega nella valle di Greselane, toccando Beitmoor, e raggiungendo l'Eider ne segue il corso sino a Steinrade. Indi la linea passando sopra a Schönstadt raggiunge il canale già progettato presso Königförde, andando di seguito a Lavenau e ad Holtenau per sboccare nel golfo di Kiel.

Questo canale misurerà all'incirca chilometri 98, e sarà largo m. 58 a fior d'acqua, m. 22 al fondo con m. 8 di profondità. Vi saranno varie porte per proteggere il canale contro le maree esterne. Alle due estremità l'accesso al canale sarà difeso da due dighe curvilinee convergenti. Quelle dalla parte dell'Elba misureranno m. 250; le altre due all'ingresso orientale presso Holtenau m. 200.

Merce questo canale, l'abbreviazione delle distanze a vantaggio di tutti i porti del Baltico sarà un fatto di evidente importanza, tenuto presente che fra Kiel e Amburgo vi guadagneranno 425 miglia. Pure questo canale con tutti i suoi vantaggi politici ed economici non costerà che franchi 195,000,000.

III.

Un progetto il quale rimase per lungo tempo nel campo delle idee, un competitore formidabile di quello di Panama, sta ormai per conseguire il trionfo della realizzazione.

Non voglio già alludere a quello del cap. Eads ¹⁾ (attraverso l'istmo di Theuantepec) il cui sistema parve un paradosso e fu poi applicato all'istmo di Chignecto.

¹⁾ THE SHIPPING WORLD, London, apr. 1886. *The Eads Ship Railway*