

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 348.

Sonnabend, den 14. December.

1833.

### Ueber die Bauart zukünftiger Eisenbahnen in Sachsen.

Unter den Fragen, die vorläufig erörtert werden können, ist die, ob sächsische Eisenbahnen auf Stein oder auf Holzunterlage angelegt werden sollen, eine derjenigen, welche nicht übersehen werden darf, indem sie in Bezug auf die Producte des Landes und die Classen der Arbeiter, welche Beschäftigung bei dem Bau der Eisenbahnen finden sollen, oder nicht, einen wohl zu erwähnenden Einfluß hat.

Was die Solidität und Schönheit des Baues betrifft, so wird jeder sich für den massiven Bau aussprechen in einem Lande, wo Kunst und Geschmack schon so weit gestiegen sind, daß die alte Bauart überall verschwindet. Es sind aber noch viel wichtigere Rücksichten, welche für den massiven und gegen den Holzbau sprechen.

In Ländern, wo Steine von einigen Landstrecken zu weit entfernt sind, Fracht und Arbeitslohn zu theuer, ja oft für keinen Preis Frachtwagen und Arbeiter zu haben sind, wie es in America oft der Fall gewesen, kann man Vortheile darin finden, ja genöthigt seyn, in Holz zu bauen. In einem Lande aber, wo es allenthalben, und auf dem Wege einer jeden Eisenbahn die besten Steinbrüche giebt, wo tausend Arbeiter auf Beschäftigung warten, und alle Fuhrn, wo die Eisenbahn selbst noch keine Transporte machen kann, zu haben sind, oder sogar, zur Befriedigung der durch die Eisenbahn entbehrlich werdenden Fuhrleute, genommen werden müssen, da würde Holzbau nicht anzurathen seyn. In America findet man allenthalben die schönsten Bäume der Urwälder fast unentgeltlich. Was sind dagegen unsre durch Menschenfleisch erzogenen kleinen Bäume, die mit jedem Jahr theurer werden? Um eine Bahn wohlfeiler anzulegen, braucht man nicht Holz zu wählen, denn es ist unvergleichlich theurer als Steine; und wenn

auf Holz ein dünneres Eisen ausbessern kann, so ist dieser Vortheil illusorisch, indem eine dünne Eisenschiene soviel eher abnützt, als eine massive. Der Nachtheil ist noch für die dünne, denn indem sie drei oder sechs mal gegen eine massive erneuert werden muß, geht jedesmal die Dicke von  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{1}{3}$  Zoll verloren, da man der Gefahr wegen die Schienen nicht bis zum letzten Blatt benutzen kann. Mit der nothwendigen Erneuerung des Holzes von 6 zu 6, oder höchstens 10 zu 10 Jahren, verschwindet ebenfalls der vermeintliche Vortheil, indem ein periodischer Ankauf von Holz einem täglichen Verbrauch gleich kommt, was bei Steinfundament nicht der Fall ist. Da man jetzt bei uns schon mehr und mehr über Holz-mangel und Ausrottung der Waldungen klagend hört, wie soll dieses Uebel zunehmen, wenn der Bedarf für Eisenbahnen das Holz vertheuert, was dann wieder ein Nachtheil wäre, den man in unangebauten Ländern noch nicht kennt, nämlich das zweite Bedürfniß nach Brot für die armen Classen zu vertheuern.

Holz ist auch hier ein Gegenstand von Werth, so daß die Holzschienen und Querschienen überall ein Gegenstand des Diebstahls seyn würden. Was aber den Bau in Holz hier ganz unpraktisch macht, ist die Gefahr der Zerstörung, der die ersten Eisenbahnen ausgesetzt seyn werden.

Man hat unter der Eisenbahn von St. Etienne mehrmals Pulver angelegt, um sie zu zerstören; wäre nun jene Bahn auf Holz angelegt worden, so würde die Bosheit sie mit leichter Mühe angezündet haben. Es müßten denn, außer der Verminderung und Vertheuerung des Holzes und des ungeschicklichen mangelhaften Anblicks, den solche Bauart gewährt, auch noch die Wachsamkeit gegen Diebstahl und Bosheit verdoppelt werden, welche Auslage vollends den Holzbau erschweren.

— 3 —