

weil auf ihnen die gegenseitigen Verpflichtungen des Staates und der Compagnie beruhen.

In das Bauproject ward eine Zweigbahn von Verbau nach Zwickau, namentlich zu Erreichung der dasigen bedeutenden Kohlenwerke und zu Erfüllung des ständischen Antrags begriffen und für das ganze Unternehmen die Summe von

6 Millionen Thaler

als erforderliches Anlagecapital festgestellt. Diese Summe beruhte auf Folgendem. Als man zuerst eine Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Baiern in's Auge gefaßt hatte, ward durch den sächsischen Ingenieurhauptmann Knebel eine Linie ermittelt und eine ganz summarische Berechnung der Kosten vorgenommen. Als jedoch die Wahrscheinlichkeit einer Ausführung des Bauunternehmens näher rückte, wurden von dem Erbauer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Wasserbaudirector Hauptmann Kunz, auf Anordnung der Staatsregierung, Detailvermessungen und specielle Veranschlagungen vorgenommen. Diese waren jedoch erst bis zu dem Punkte Crimmitschau gediehen, als die von dem Vertrage mit Baiern bedingte Nothwendigkeit eintrat, die Actiengesellschaft sofort zu constituiren und das Anlagecapital festzustellen. Man verfuhr dabei in der Weise, daß man den speciellen Voranschlag bis Crimmitschau, 9 Meilen, zum Grunde legte, und rücksichtlich der übrigen 11 Meilen daran eine annähernde Berechnung knüpfte, indem man wegen der dabei vor Augen liegenden größern Schwierigkeiten lediglich einen Zuschlag von 50 Procent für den Unterbau stattfinden ließ. Auf diese Weise gestaltete sich der Voranschlag wie folgt:

Specieller Anschlag von Leipzig bis Crimmitschau 9 Meilen	2,427,500 Thlr. — —
Hiernach die übrigen 11 Meilen ohngefähr	2,970,000 „ — —
Zuschlag von 50 Procent zu dem Unterbau	584,000 „ — —
	<hr/>
	5,981,500 Thlr. — —

oder in runder Summe 6 Millionen Thaler. Man nahm dabei den Bahnkörper für 2 Gleise, vor der Hand jedoch nur die Herstellung eines Gleises und die stärkste Steigung 1:200 an und sah ab von der Veranschlagung einer Ersparniß dafür, daß auf einem Theile der letzten Section wahrscheinlich Pferdekraft anzuwenden sein würde. Die Linie ab Crimmitschau stand noch in keiner Weise fest und es ward in der Einladung zu der Betheiligung gesagt, daß ein wiewohl verhältnißmäßig geringer Theil der Bahn für Pferdetransport einzurichten sein werde, dafern bei wiederholten genauern Localrepeditionen nicht auch hier noch günstigere Steigungsverhältnisse ermittelt werden könnten.

Auf so mangelhaften und oberflächlichen Voraussetzungen beruhte die Feststellung des Baucapitals der 6 Millionen Thaler, und die Folge davon, eine der Größe dieser Mangelhaftigkeit ganz entsprechende Täuschung kann Niemanden befremden. Haben doch die sorgfältigsten und speciellsten Voranschläge bei Eisenbahnen, die in ihrem Laufe bedeutenden Terrainschwierigkeiten begegnen, ohne alle Ausnahme bis jetzt sich als mehr oder weniger unzuverlässig ausgewiesen, um wie viel weniger kann irgend eine Zuverlässigkeit da erwartet werden, wo von einer Eisenbahn in ebener Gegend eine Berechnung angestellt wird auf eine Bahn durch das Gebirge, wo eine Linie noch gar nicht feststeht, ja, wo man theilweise noch schwankt zwischen Dampf- und Pferdebahn.

Die Ueberschreitung des Voranschlags auf dem in Detail vorher vermessenen Tracte von Leipzig bis Crimmitschau ist eine verhältnißmäßig nicht bedeutende gewesen. Sie beträgt auf die obige Summe von

2,427,500 Thlr. — —

den Betrag von

189,441 Thlr. 20 Ngr. 1 Pf.

nach dem Geschäftsbericht der Compagnie vom 15. Juni 1844, wobei freilich bemerkt ward, daß die Berechnung noch nicht ganz geschlossen sei, indem die Ermittlung einiger Entschädigungsansprüche und die Vollendung der Bahnhöfe und Hochbauten noch bevorstehe.

Von Crimmitschau ab aber hat der Voranschlag gar keinen Anhalt mehr gegeben, und schon die Strecke von da über Verbau bis Zwickau — 2½ Meilen —, welche nach dem gedachten Voranschlage

circa 808,000 Thlr. — —

hätte kosten müssen, hat zu ihrer Herstellung eines Aufwandes von nahe an 2 Millionen Thaler bedurft.

Die Ermittlung der zweckmäßigsten Bahnlinie von Verbau ab durch das Voigtland hat, wie nicht zu verkennen ist, zu den schwierigsten Aufgaben der betreffenden Verwaltung gehört, und aus dieser Schwierigkeit läßt der große Zeitaufwand sich erklären und entschuldigen, der dazu erforderlich gewesen ist und der die für das Unternehmen und die Staatsregierung unangenehme und nachtheilige Folge hat, daß der Bau in seiner ganzen Ausdehnung nicht innerhalb der vertragmäßig festgestellten Frist seiner Vollendung entgegengeführt werden kann.

Die lange Zögerung in der Feststellung der Linie hat ferner den großen Nachtheil gehabt, daß diejenigen Bauwerke, welche zu ihrer sichern und guten Ausführung der meisten Zeit bedürfen und mit denen deshalb vor Allem hätte begonnen werden müssen, erst in Angriff genommen worden da, wo das ganze Unternehmen beinahe beendigt sein müßte, daß zu besorgen ist, es könne die Eile, mit der nun diese großartigen Bauwerke betrieben werden müssen, kaum ohne nachtheiligen Einfluß sein auf die Kosten und Sicherheit von deren Herstellung, und daß der vollständige Ruheffect der Bahn, in welche ein so großes Capital doch bereits verwendet ist, mit ihrer gänzlichen Beendigung so lange verzögert ist.

Es ist der letztere Umstand namentlich für die Staatscasse von Nachtheil, welche während der Bauzeit die Zinsen zu 4 Procent subsidiarisch unverzinslich vorzustrecken hat, und wenn gleich die Vorsicht und allseitigen Erörterungen anzuerkennen sind, welche bei Wahl der gedachten Linie stattgefunden haben, so muß man doch eben sowohl bedauern, daß eine größere Beschleunigung der bezüglichen Vorarbeiten, die von dem Interesse des Unternehmens und der Staatsregierung so dringend geboten war, nicht erreicht worden ist, möge nun die Schuld davon das Directorium der Compagnie, oder die hohe Staatsregierung treffen.

War schon in dem Vertrage mit der Krone Baiern festgestellt, daß, wenn irgend möglich, von einer Unterbrechung der Dampfbahn durch eine Strecke Pferdebahn abgesehen werden möge, so läßt sich auch nicht verkennen, daß selbst ansehnliche Opfer für diesen Zweck gerechtfertigt erscheinen müssen.

Die sächsisch-bairische Bahn verspricht die Hauptverbin-