

zungslinie zwischen dem südwestlichen und nordöstlichen Deutschland zu werden, sie gewinnt durch die bairischer Seite beschlossene Verbindung zwischen Bamberg und Aschaffenburg für den Verkehr mit Frankfurt a. M. eine noch weit erhöhte Bedeutung, und es läßt sich nicht bezweifeln, daß man in Zukunft es tief beklagen würde, wenn man ein, wenn auch großes Opfer in der Gegenwart gescheut hätte, um bei einem so wichtigen Verbindungsgliede die Unterbrechung durch ein Stück Pferdebahn zu vermeiden, da Pferdebahnen wohl für zahlreiche einzelne kleine Transporte Vortheile bieten können, für den Transport irgend größerer Massen aber verglichen zu Dampfbahnen weit kostspieliger und dabei völlig ungenügend sind.

Aus diesem gewiß sehr wichtigen Gesichtspunkte hat die Compagnie unter Genehmigung der hohen Staatsregierung von der Unterbrechung der Linie durch ein Stück Pferdebahn abgesehen und sich bemüht, eine Linie aufzusuchen, bei welcher die Steigungsverhältnisse die ununterbrochene Anwendung der Dampfkraft gestatten. —

Diese Linie ist gefunden worden, allein es macht sich dazu die Ausführung zweier colossaler Bauwerke, die Ueberbrückung des Göltzschtals bei Mylau und des Elstertales bei Liebau, so wie durch die Nothwendigkeit, Plauen zu berühren, eine Verlängerung der Bahnlinie um etwas über 2 Meilen erforderlich.

Die hiervon bedingten sehr erhöhten Kosten, die Schwierigkeit der erforderlichen Baue, so wie der Umstand, daß gleichzeitig verschiedene Linien in Frage kamen und zu Zweifeln über die dabei zu treffende Wahl Veranlassung gaben, haben die Compagnie unter Genehmigung der hohen Staatsregierung vermocht, durch zwei ausgezeichnete ausländische Techniker, den Inspecteur général des ponts et chaussées in Belgien, Herrn Reichmann, und den gegenwärtigen Oberingenieur an der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn in Hessen, Herrn Splingard, nach Sachsen zu berufen, um deren Gutachten über die einschlagenden technischen Fragen zu vernehmen. Dasselbe hat sich rücksichtlich der Wahl der Linie und der unbedenklichen Ausführung der dabei erforderlichen Bauten völlig einverstanden mit den sächsischen Technikern erklärt. Für den großen Brückenbau bei Mylau hat ein Concurrenzausschreiben rücksichtlich des Risses stattgefunden, es sind die eingegangenen Risse von einer Commission Sachverständiger geprüft worden und es hat von letzterer, im Einverständnis mit dem Oberingenieur der Bahn, die Feststellung des Plans für diesen Brückenbau stattgefunden. Bei der Unmöglichkeit, die ganze Bahn bis zum 1. Juli 1847 zu vollenden, wird mindestens die sofortige Herstellung des Tracts von der Landesgrenze bis nach Plauen beabsichtigt, und da andererseits die Bahn im nächsten Sommer bis Reichenbach fahrbar sein wird, so wird dann unter einstweilen erforderlicher Benutzung anderer Communicationsmittel zwischen Plauen und Reichenbach die Verbindung mit Baiern ins Werk gesetzt sein. —

Die Deputation hat rücksichtlich der projectirten großen Brückenbauten hierbei zu bemerken, daß, wenn sie auch keine Veranlassung hat, Zweifel auszusprechen an der Richtigkeit des Urtheils der Sachverständigen über die nöthige, zweckmäßige und haltbare Ausführung dieser Bauten, doch diese Ausführung, wie ihr scheint, so schwierig, so ohne Beispiel, zugleich aber auch so wichtig für den Erfolg des ganzen Unternehmens ist, daß sie dringend wünschen muß, es möge für diese Ausführung jede irgend erreichbare Gewährleistung des Gelingens durch die Compagnie und die Regierung auf das eifrigste erstrebt werden. Die Deputation wird sich gestatten, am Schlusse ihres Berichts einen Antrag hierauf zu stellen.

Nach dem Allerhöchsten Decrete wird der Gesamtbedarf für Vollendung der sächsisch-bairischen Eisenbahn nach einer von dem Directorium derselben am 5. November 1844 erstatteten Anzeige die Summe von

10,446,395 Thlr. — —, nämlich:

Kosten der Bahnstrecke von Leipzig bis Zwickau	4,600,000 Thlr. — —
Kosten der Bahnstrecke von Weiden bis zur Grenze	4,740,395 = — —
Betriebsfonds	100,000 = — —
Kosten des zweiten Gleises	1,106,000 = — —

uts.

betragen. Da aber hierbei die Kosten der beiden Viaducte über die Thäler der Göltzsch und der Elster nur mit zusammen

1,200,000 Thlr. — —

in Ansatz gebracht worden sind, was nach den neuern Anschlätzen weitaus unzureichend ist, auch sonst auf die allen Voranschlägen für Eisenbahnen mehr oder minder inwohnende Unsicherheit Rücksicht genommen werden muß, so nimmt die hohe Staatsregierung in runder Summe einen Gesamtbedarf von 11 Millionen Thaler, mithin eine zu erwartende Ueberschreitung des Voranschlags um

5 Millionen Thaler

an.

Die Deputation hat aus der vorstehenden geschichtlichen Entwicklung des ganzen Unternehmens die höchst bedauerliche Erscheinung eines so großen Irrthums in allen früher ausgesprochenen Voraussetzungen und einer so augenfälligen Unzulänglichkeit aller früher gemachten Erfahrungen zu erklären gesucht. Laßt sich auch Manches zur Entschuldigung dieser Erscheinung sagen, was die Deputation nicht unterlassen hat, zu thun, so vermag doch dieselbe eine vollständige Rechtfertigung dieser großen Ueberschreitung keineswegs auszusprechen, da unbezweifelnd entweder in einer zu oberflächlichen Aufstellung der Voranschläge, oder in der Ausführung große Fehlgriffe stattgefunden haben müssen.

Die Deputation glaubt, daß weit mehr in der ersten Beziehung, als in der zweiten gefehlt worden ist, daß aber doch auch in der zweiten noch Manches hätte geschehen können, um die Summe des Aufwands etwas zu vermindern. Die Deputation erwähnt hierbei beispielsweise des vielbesprochenen Bahnhofes zu Leipzig, über den ihr auf ihr Besuch specielle Unterlagen von der hohen Staatsregierung mitgetheilt worden sind, aus denen hervorgeht, daß dieser Bahnhof ohne Terrainankauf, aber incl. 11,727 Thlr. für die Gasbeleuchtungsanstalt,

276,827 Thlr. 17 Ngr. 2 Pf.

geköstet hat, während derselbe mit 75,000 Thlr. — — veranschlagt war.

Ist nun auch letztere Summe offenbar eine unverantwortlich niedrige (das Maschinenhaus allein hat 92,128 Thlr. 22 Ngr. 5 Pf. geköstet), so ist die Deputation doch der Ansicht, daß bei diesem Bahnhofe, unbeschadet des Zwecks und keineswegs auf Kosten der Solidität in der Anlage, wohl aber durch Vermeidung von allem und jedem Luxus, die von der finanziellen Lage des Unternehmens dringend geboten war, mit einer minder großen Summe, als aufgewendet worden, auszukommen hätte sein müssen. — Die zeitherigen Erfahrungen und das große noch im-