

und ihre Grundstücke dadurch von Zeit zu Zeit der Ueberschwemmung und Verschlemmung preisgegeben seien. Es hat dies zu einer Beschwerde des Stadtrathes zu Crimmitschau geführt, die schließlich zur Entscheidung des Ministeriums gelangt ist, und man hat sich nach sorgfältiger Erörterung allerdings von der Nothwendigkeit überzeugt, der Bahnverwaltung zur Pflicht zu machen, noch eine Durchzugsschleuse anzulegen. Es handelte sich aber hierbei nicht um eine Unvollkommenheit der Bahnanlage selbst, sondern bloß um eine nachträgliche Vorkehrung im Interesse der Adjacenten, über deren mehrere oder mindere Nothwendigkeit überdies erst die Erfahrung entscheiden konnte. Wurde endlich von dem geehrten Sprecher noch eines Dammes erwähnt, bei dessen Schüttung unzuweckmäßig verfahren worden sei, so daß er wiederholter Nachhülfen bedurft habe, so ist mir dieser specieller Fall nicht bekannt. Ich will die Thatsache nicht in Zweifel stellen; es wird aber Jeder, der mit dem Eisenbahnbau nur einigermaßen bekannt ist, zugestehen, daß bei Erddämmen von größerer Höhe, namentlich dann, wenn sie in ungünstiger Jahreszeit ausgeführt werden, solche Unfälle selbst bei dem pflichtmäßigsten Verfahren der Verwaltung vorkommen können; ja ich möchte behaupten, ohne es gerade beweisen zu können, daß noch kein Eisenbahnbau in Sachsen und anderwärts ausgeführt worden ist, bei dem sich ähnliche Erscheinungen nicht ebenfalls zugetragen hätten. — Sieht man nun aber von solchen Specialitäten ab, so läßt sich mit voller Zuversicht die Ueberzeugung aussprechen, und das Urtheil der Sachverständigen hat sich dahin festgestellt, daß die sächsisch-bairische Eisenbahn zu den gut und tüchtig gebauten Bahnen gehöre. Namentlich ist mir von zuverlässiger Seite her versichert worden, daß gerade die gute Ausführung der Dämme, der Erdarbeiten und Böschungen volle Anerkennung verdienen und die sächsisch-bairische Bahn sich darin vor manchen andern Bahnen auszeichne. Was die Kunstbauten betrifft, so bietet sich auf der Straße von Crimmitschau bis Zwickau eine Reihe von Viaducten dar, die zum Theil eine Höhe bis zu 40 Ellen erreichen, und die daher denen, die auf den übrigen inländischen Bahnen bisher ausgeführt worden und noch auszuführen sind, wohl an die Seite gestellt werden können. Es steht mir über das dabei angewendete Constructionssystem kein Urtheil zu; es mag auch hier an einer tadelnden Critik nicht gefehlt haben; ich erinnere mich namentlich gehört zu haben, daß man einige der zuerst gebauten zu massenhaft ausgeführt finde. Ich lasse das auf sich beruhen, indem ich bemerke, daß auch dieser Fehler, wenn es einer ist, bei den spätern Bauten vermieden worden ist, und diese sich durchgängig als solid und tüchtig ausgeführte Bauwerke darstellen. Ein hauptsächlichlicher Angriffspunkt gegen die Verwaltung der sächsisch-bairischen Eisenbahn, von dem namentlich der letzte geehrte Sprecher ausgegangen ist, betrifft nun die sogenannten Luxusbauten und die Verschwendungen, die dabei angeblich vorgeherrschet haben sollen. Wenn der geehrte Abgeordnete als Beleg dafür zunächst eines Restaurationsgebäudes bei Gößnitz erwähnte, so glaube ich, ist das nicht auf Rechnung des Directoriums zu setzen. Wenn ich nicht ganz falsch unterrichtet bin, so befindet sich dasselbe gar nicht im Eigenthume der

Eisenbahngesellschaft, sondern es ist auf Kosten der Schützen-gesellschaft in Gößnitz ausgeführt worden, so daß der Bau, wenn er auch mit unnötigem Luxus geführt sein sollte, wenigstens dem Unternehmen der Eisenbahn keinen Nachtheil gebracht hat. Ich würde aber, auch wenn der Abgeordnete nicht ausdrücklich darauf hingewiesen hätte, nicht haben vermeiden können, hier noch einen andern Gegenstand zu erwähnen, weil er zu oft zur Sprache gekommen und zu einem Gegenstande des Tadels gegen die Eisenbahnverwaltung gemacht worden ist, ich meine die vielbesprochene Bahnhofsanlage bei Leipzig. Es ist allgemein bekannt, daß diese Anlage vielfache Angriffe erfahren hat, als ein Beispiel unverantwortlichen Aufwands. Es hat sich selbst der Volkswitz der Sache bemerkt und einen Tempel der Verschwendung daraus machen wollen. Es geht hier, wie oft mit solchen populären Urtheilen, es ist darin etwas Wahrheit und sehr viel Uebertreibung. Ich will dahingestellt sein lassen, ob das Directorium nicht richtiger, oder wenigstens politischer gehandelt hätte, wenn es die ästhetischen Rücksichten bei Anlegung des Bahnhofs etwas weniger hätte hervortreten lassen, ob nicht bei Anlage der Fassade und bei der Einrichtung und Decoration der innern Räumlichkeiten etwas mehr Einfachheit vorkommen könnte, ob nicht mit dem bunten Farbenschmucke und den Glasseiben hausälterischer hätte umgegangen werden können. Indessen darf hierbei nicht übersehen werden, einmal, daß es überhaupt im Geiste und Character der jetzigen Zeit liegt, daß man bei Bauwerken, die für wichtige öffentliche Zwecke bestimmt sind, auch verlangt, daß sie äußerlich würdig und mit einer gewissen Großartigkeit in's Auge fallen. Es ist dies auch an und für sich gewiß nicht zu tadeln, und es mag der Eisenbahnverwaltung nicht gerade zum Vorwurfe gemacht werden, wenn sie sich dieser Richtung nicht entgegenstellte, sondern sich von derselben fortreißen ließ, namentlich, wenn in der Nähe die Vorbilder dazu vorhanden sind. Allein selbst zugegeben, es hätte bei der äußern Ausstattung etwas erspart werden können, glaube ich doch, unbedenklich versichern zu können, daß dieser Punkt seinem pecuniären Belange nach bedeutend überschätzt wird, und daß, wenn man alle Ersparnisse, die hätten gemacht werden können, zusammenrechnet, diese den Anlagekosten des Bahnhofs überhaupt, und noch mehr dem ganzen Unternehmen gegenüber nur als ein sehr untergeordneter Gegenstand anzusehen sind. Vor allen Dingen wird man aber über diesen Nebenpunkt nicht die Hauptsache vergessen dürfen, und diese scheint mir darin zu bestehen, daß die Anlage des Bahnhofs der sächsisch-bairischen Eisenbahn bei Leipzig eine durchaus zweckmäßige ist, welche ihrer Bestimmung als Hauptbahnhof einer so bedeutenden Eisenbahn aufs vollkommenste entspricht, und die, was namentlich hervorzuheben ist, nicht bloß für das augenblickliche Bedürfnis berechnet ist, sondern auch bei einer weitem Ausdehnung des Verkehrs, wie sie sich von der Zukunft mit Gewißheit erwarten läßt, noch genügen wird. Dazu kommt, daß sämtliche Gebäude durchaus solid ausgeführt sind, deshalb aber natürlich auch mehr gekostet haben, als andere derartige