sich entwickelt. Ich glaube also nicht, daß es eine sanguinische Hoffnung ist, wenn ich die Ansicht ausspreche, daß das Anlagecapital, was auf diesen Theil der Bahn verwendet worden ist, mit der Zeit gute, ja vielleicht selbst reichliche Zinsen abwerfen wird. Es möge mir gestattet sein, noch einige Worte hinzuzufügen in Beziehung auf die Strecke der sächsisch-bairischen Eisenbahn, die jetzt im Baue begriffen ist und in dem nächsten Jahre vollendet werden soll. Es scheint mir dies deshalb nöthig, weil auch hier die Ansichten noch nicht feststehen und manche Vorurtheile obzuwalten scheinen, die eine Berichtigung wünschenswerth machen. Hier stoßen wir nun sofort auf die großen Brückenbauten über die Thäler der Göltzsch und Elster, die man gewöhnlich nur als die voigtländischen Riesenbauten zu bezeichnen pflegte, die uns gleichsam wie drohende Gespenster entgegentreten. Ich bediene mich dieses Ausdrucks absichtlich in doppelter Beziehung, einmal weil es mir scheint, als wenn jene Bauwerke auf manche Gemüther und Einbildungen noch jetzt diesen Effect hervorbringen, dann aber, weil sie mit den Gespenstern noch eine andere Eigenschaft theilen, die nämlich, daß sie an Furchtbarkeit wesentlich verlieren, wenn man ihnen nur muthig und entschlossen unter die Augen tritt. Ich muß wünschen, hier nicht mißverstanden zu werden; ich möchte nicht, daß man glaubte, daß das Ministerium oder irgend ein Mitglied desselben über die Wichtigkeit dieser Bauten leichtsinnig denke, vielleicht gar Freude darüber empfinde, daß man Gelegenheit habe, hier ein würdiges Denkmal der sächsischen Baukunst aufzuführen. Wie wenig dies der Fall ist, wie sehr das Directorium und die Regierung hierbei nur der unabweislichen Nothwendigkeit nachgegeben haben, dafür liegt der beste Beleg in der langen, ich möchte fast sagen zu langen Zeit, die man gebraucht hat, um den Entschluß zu fassen, die Bahn in dieser Richtung bauen zu lassen. Es existirte zu der Zeit, wo die Actiengesellschaft zusammentrat, zwar schon ein vorläufiges Nivellement über die Bahnstrecke im Voigtlande, dasselbe war aber auf eine bloße Pferdebahn berechnet, mit Steigungen von 1:30, die nicht für zulässig erachtet werden konnten. Deshalb wurden alsbald nach dem Beginne des Bahnbaues die Techniker der Gesellschaft beauftragt, eine andere Linie aufzusuchen, die wo irgend möglich durchgängigen Betrieb mit Dampfkraft gestatte. Dieser Auftrag ging nicht von der Regierung aus, sondern von dem Directorium, und es ergiebt sich auch hieraus, daß über diesen Punkt von Anfang an keine Meinungsverschiedenheit bestanden hat. Es kann versichert werden, daß die betreffenden Techniker ihren Auftrag mit großer Gewissenhaftigkeit ausgeführt haben; man hat zwei volle Jahre auf die Terrainstudien verwendet und es ist gewiß keine nur irgend denkbare Richtung ununtersucht geblieben; das Resultat war aber, daß der damalige Oberingenieur der Bahn sich für die Linie von Werdau über Reichenbach nach Plauen entschied, im Gegensatze sowohl zu der nördlichen Richtung über Greiz, als zu der südlichen durch das östliche Voigtland, weil nur jene Linie sich als zweckmäßig und für den Betrieb geeignet darstellte. Obgleich das Urtheil des gedachten technischen Beamten hierüber feststand, so fand er sich doch, im Gefühle der Verantwortung, die er übernahm, wenn er Veranlassung wäre, daß man den Bau so bedeutender Viaducte genehmige, veranlaßt, den Antrag zu stellen, daß seine Vorarbeiten der Prüfung einer unparteiischen technischen Autorität unterworfen werden möchten. Das Directorium sowohl, als die Regierung konnten diesen Antrag nur billigen. Man hatte anfangs das Absehen gerichtet auf einige technische Notabilitäten in Deutschland; da aber hier Hindernisse eintraten, so war es mit Dank anzuerkennen, daß die Königl. Belgische Regierung sich bereitwillig finden ließ, einige Mitglieder ihrer obersten technischen Behörde hierher zu senden, um sich einer Revision des Bauprojects zu unterziehen. Ich habe noch neuerdings in einem öffentlichen Blatte gefunden, daß auch über die Art und Weise, wie diese Revision ausgeführt worden, eine ungünstige Meinung bestehe, indem gesagt wurde, die belgischen Techniker hätten sich begnügt, die Linie flüchtig vom Reisewagen aus in Augenschein zu nehmen, und darauf hin ihr Gutachten abgegeben. Ich kann aber versichern, daß das buchstäblich unrichtig ist und daß der speciell mit der Revision der Linie beauftragte Ingenieur Splingardt eine längere Reihe von Tagen dazu verwendet hat, das Terrain zu untersuchen und die verschiedenen Richtungen, in welchen die Bahn als ausführbar gedacht werden konnte, zu begehen, so daß er hierdurch und mit Hülfe der schon vorhandenen umfassenden Vorarbeiten vollkommen im Stande gewesen ist, ein auf Autopsie begründetes Urtheil sich zu bilden. Dafür spricht auch das von ihm ausgearbeitete Gutachten selbst, welches mit großer Gründlichkeit und Klarheit abgefaßt ist und sich in den Händen des Ministeriums befindet. Das übereinstimmende Gutachten der belgischen Techniker stimmte nun mit demjenigen überein, welches die sächsischen Techniker abgegeben hatten; sie erklärten auch, daß sie von den fraglichen Linien nur die Linie von Werdau über Reichenbach und Plauen u. s. w. zur Ausführung empfehlen könnten, als diejenige, die bei nicht größerer, vielleicht selbst geringerer Kostspieligkeit, als jede der andern Richtung für den Betrieb der Bahn die größten Vortheile in Aussicht stelle. Später wurde von der Königlich Bairischen Regierung dem Oberingenieur der bairischen Süd-Nordbahn gestattet, sich ebenfalls einer Besichtigung der sächsischen Bahnlinie zu unterziehen. Auch dieser ist dem Urtheile der belgischen Techniker vollständig beigetreten, und in beiden Gutachten wird überdies ausdrücklich anerkannt, daß die Aufgabe, welche den hiesigen Technikern gestellt worden, in einem so schwierigen Terrain eine für Locomotivenbetrieb geeignete Linie zu finden, von demselben mit großem Glück und großer Geschicklichkeit gelöst worden sei. Hierdurch mußte sich allerdings das Directorium und die Regierung von der Unvermeidlichkeit überzeugen, die Bahn über das Göltzsch- und Elsterthal zu führen, und damit war auch die Nothwendigkeit der Ueberbrückung dieser Theile gegeben, da man die sonstigen Auskunftsmittel, die etwa hätten in Frage kommen können, bei näherer Untersuchung sämmtlich als minder geeignet in technischer, so wie in öconomischer Hinsicht anerkennen mußte. Wenn nun in dieser Beziehung Bedenken bestehen, so können sie sich nur beziehen entweder auf die technische Ausführbarkeit jener Bauten, darauf, ob denselben die erforderliche Sicherheit für den