Betrieb gewährt werde, oder auf die Kostspieligkeit derselben. Was die technische Ausführbarkeit und den Grad der Sicherheit anlangt, so ist das Ministerium keine technische Behörde, und hat sich hier auf das Urtheil der Sachverständigen verlassen müssen. Wenn aber Männer, denen die obere technische Leitung eines so großen Unternehmens anvertraut ist, sich einstimmig für die Ausführbarkeit des Baues erklären, wenn dieser Ansicht von bedeutenden ausländischen Autoritäten beigepflichtet wird, wenn, wie zuletzt geschehen ist, eine von ausgezeichneten theoretischen und practischen Sachverständigen gebildete Commission ihr Urtheil in demselben Sinne abgiebt, so kann wohl für das Ministerium kein Bedenken bestehen, sich dieser Ansicht ebenfalls anzuschließen und die Genehmigung zum Angriffe des Baues zu ertheilen. Es kommt nur auf die Wahl des richtigen Constructionssystems und auf Sorgfalt und richtiges Verfahren bei der Ausführung an. In ersterer Hinsicht ist bekannt, daß eine von dem Ministerium auf Antrag des Directoriums niedergesetzte Commission von Sachverständigen sich nächst der Prüfung der eingegangenen Concurrenzarbeiten der eignen Ausarbeitung eines Bauplans für den Göltzsch- und Elsterviaduct unterzogen hat. Es liegt dieser der geehrten Deputation vor und sie wird sich überzeugt haben, mit welcher Umsicht und Gründlichkeit hierbei verfahren und daß keine Rücksicht, welche die Solidität und Sicherheit des Bauwerks erheischt, übersehen worden ist. Daß die Ausführung des Baues sorgfältig zu überwachen sein werde, ist auch von der Deputation anerkannt und ein besonderer Antrag in dieser Hinsicht gestellt worden, mit dem sich die Regierung nur einverstanden erklären kann. Die Einrichtungen, welche in dieser Hinsicht zu treffen sein werden, sind bereits Gegenstand der Erwägung. — Ich gehe nur noch mit einigen Worten auf den Kostenpunkt ein. Es wird hier auf die Angabe bestimmter Zahlen ankommen, und ich erwähne daher, daß sich die technische Commission, nächst der Ausarbeitung des Bauplans, auch der Anfertigung eines Kostenanschlags unterzogen hat und auch dabei sehr sorgfältig zu Werke gegangen ist. Der vorige aufgestellte Anschlag beläuft sich für den Göltzschviaduct auf 1,204,802 Thlr. Der Oberingenieur der sächsisch-bairischen Bahn hat seinerseits einen Anschlag aufgestellt, der zum Theil nach andern Grundsätzen berechnet ist, und danach würde die Ausführung des von der Commission vorgeschlagenen Bauprojects auf 1,317,528 Thlr. zu stehen kommen. Er hat aber zugleich auf einige Modificationen hingewiesen, denen der Entwurf zum Behuf der Kostenersparniß unterliegen könne, wonach der Anschlag sich auf 1,122,509 Thlr. ermäßige. Man darf hiernach wohl annehmen, daß sich die Kosten der Ausführung zwischen diesen beiden äußersten Grenzen halten werden; wo freilich vorauszusetzen ist, daß die Materialpreise keiner bedeutenden Steigerung gegen die Voranschläge unterliegen. Für den Elsterviaduct liegt ein specieller Antrag nicht vor; es kann aber mit ziemlicher Gewißheit angenommen werden, daß die Kosten sich nicht über die Hälfte derjenigen belaufen werden, die der Göltzschviaduct in Anspruch nimmt. Man setzt sich also wohl nicht der Gefahr eines Irrthums aus, wenn man annimmt, daß im ungünstigen Falle die Kosten beider Viaducte 2,000,000 Thlr. betragen werden. Wenn man freilich bedenkt, daß hiermit an und für sich nicht mehr erzielt wird, als die Herstellung einer Bahnstrecke von circa 1800 Ellen Länge, so mag dies auf den ersten Anblick exorbitant erscheinen; allein die Ansicht der Sache ändert sich, wenn in Betracht gezogen wird, daß jener Aufwand sich dadurch compensirt, daß die übrige Strecke der Bahn verhältnißmäßig leicht und wohlfeil zu bauen sein wird, alle Schwierigkeiten sich auf die beiden Punkte des Göltzsch- und Elsterübergangs concentriren und außer den Kunst- und Erdarbeiten von größerm Belange fast gar nicht vorkommen. Nach dem vorliegenden Anschlage, der in Beziehung auf die übrige Weite der Linie für zuverlässig gelten kann, wird die Bahnstrecke von Werdau bis zur bairischen Grenze im Ganzen den Kostenbetrag von 5,000,000 Thlr. erreichen. Diese Bahnstrecke ist 10 Meilen lang, es fällt also auf die Meile die Summe von 500,000 Thlr. Vergleicht man diese Summe mit den Kosten, welche auf den Bau des größern Theils der preußischen Bahnen verwendet worden sind, so kann sie hoch erscheinen; allein man würde hier, wie mir scheint, einen unrichtigen Maaßstab anlegen. Die preußischen Bahnen gehören der Mehrzahl nach der norddeutschen Ebene an, wo der Eisenbahnbau vom Terrain weit mehr begünstigt ist, als in unserm Gebirgslande. Wenn man die Kosten der voigtländischen Bahnstrecke mit denen anderer Eisenbahnen vergleichen will, so wird man den Maaßstab von den Bahnen zu entlehnen haben, die unter ähnlichen Terrainverhältnissen gebaut sind. Man wird sich dann überzeugen, daß auch andere Bahnen keineswegs wohlfeiler gebaut sind. Ich erwähne hier die Bahn von Düsseldorf nach Elberfeld, wo die Meile über 500,000 Thlr. gekostet hat; der rheinischen Bahn von Aachen nach der belgischen Grenze zu geschweigen, bei der sich die Baukosten bis nahe an 800,000 Thlr. für die Meile belaufen. Die bergisch-märkische Bahn von Elberfeld nach der Cöln-Mindner Bahn ist bei einer Länge von 8 Meilen auf 4,000,000 Thlr.; die hessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn bei 15½ Meilen Länge auf 8 Millionen Thaler veranschlagt, also eben so hoch, wie die unsrige. Aehnliche Erfahrungen sind in Baiern gemacht worden. Ich entnehme aus einer neuerdings mir zugekommenen zuverlässigen Angabe, daß die Kosten der bairischen Süd-Nordbahn sich im Durchschnitte auf 400,000 Gulden bairisch pro Wegstunde stellen, und es ist zu berücksichtigen, daß diese Bahn zur Zeit, mit Ausnahme der Kunstbauten, nur für ein Gleis hergestellt wird, während in dem vorliegenden Anschlage sogar das zweite Gleis mit berücksichtigt ist. Die Kosten der Bahn, die Baiern von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg zu bauen im Begriff steht, sind in dem von der Regierung den Ständen vorgelegten Anschlage auf 29,000,000 Gulden berechnet, was, da die Bahn ohngefähr 28 Meilen lang sein wird, über 1,000,000 Gulden oder zwischen 5—600,000 Thaler pro Meile beträgt; also auch hier hat man sich überzeugt, daß auf einem Terrain, wie das dortige, der Eisenbahnbau nicht wohlfeiler geführt werden kann. Auf dasselbe Ergebniß führt der Anschlag der Bahn von Wien nach Triest hin, welchen ich zu 34 Millionen Thaler bei einer Länge derselben von 68 Meilen angegeben

SLUB
Wir führen Wissen.