



Der BÖHMISCH-TEICH-VIADUCT
(SACHSEN)

Verf. v. K. H. 1801 del.

J. G. Vogel sculp.

DCCIX. Der Viadukt über das Göltzschthal.

Bei diesem Anblick mag man wohl das *nil admirari* vergessen. Es ist dieses Werk des deutschen Eisenbahnbaues das größte seiner Art auf der Erde und selbst das Alterthum hat nichts Massenhafteres in seinen bewunderten Weg- und Wasserleitungen aufzuweisen. Zu beklagen bleibt es jedoch, daß man den Forderungen der Schönheit nicht mehr Rechnung getragen. Die Form ist plump, die Verhältnisse sind ohne Harmonie: es wäre gewiß zu ermöglichen gewesen, mit den unabweislichen Forderungen an Festigkeit und Dauer auch die des Schönen in Einklang zu bringen. Der Mangel an edler Einfachheit und Ebenmaß beeinträchtigt die Großartigkeit des Eindruckes, welchen man erwartet; und aus der Ferne betrachtet, sieht das Werk fast aus wie eine Kaserne ohne Fenster. — Schönheit hat Verechtigung bei allen Werken der Baukunst, zumal bei öffentlichen Werken monumentalen Charakters, welche bestimmt sind, späten Jahrhunderten Zeugniß zu geben von dem Geschmack, dem Kunstsinne und der Bildung ihrer Zeit.

Der Viadukt ist ein Theil der Leipzig-Hofer Eisenbahn auf der Strecke von Reichenbach nach Plauen. Er überbrückt das Flüsschen Göltzsch, welches, aus den Bergen des Voigtlandes kommend, durch eine tiefe, felsige Schlucht der Elster zufließt.

Der Viadukt hat eine Gesammtlänge von 2026 Fuß und die Breite der Fahrbahn zwischen den Ballustraden ist 28 Fuß. Seine größte Höhe von der Flußsohle bis zur Schienenenebene beträgt nicht weniger als 274 Fuß; von der tiefsten Stelle des Fundaments sogar 325 Fuß. Sie wird folglich von den höchsten Thürmen Deutschlands nur in wenigen Fällen übertroffen. Von den gekuppelten Pfeilern des Mittelbaues geht die Brücke in 4 Stockwerken den Thalwänden zu. Die Spannweite des untersten großen Mittelbogens über den Sockel ist 101 Fuß, die des oberen 109 Fuß. — Das Material des Fundaments, der Sockel und der Pfeilerecken ist Granit oder fester Sandstein; zu den übrigen Theilen nahm man Ziegel, von denen über 20 Millionen verbraucht wurden. Mörtel hält das Riesengerüst zusammen. Eiserner Klammern und Anker sind ganz vermieden.

Der Bau hat $2\frac{1}{2}$ Million Thaler gekostet. 5 Jahre (1846—51) genügten zur Ausführung. Die Baumeister waren die Ingenieure Wilke und Dost. Was Solidität und Zweckmäßigkeit der Konstruktion betrifft, so wird dies Kühne Werk von keinem vorhandenen übertroffen.

DCCX. Der Friedhof auf Mount Auburn bei Boston.

Es ist ein wunderliches Volk, diese Amerikaner. Ihr kurzes, in Hast und Jagen dahin eilendes Leben hat wenig Sinn und Freude an der Natur, sie gönnen sich kaum Zeit zu einem Spaziergang in Feld und Wald; für Millionen schmückt der Frühling das Land vergeblich mit Blumen und Blüthen und die Berge mit jungem Grün. Für sie ist der Mai umsonst ein beredter und freundlicher Prediger im Tempel der Natur, wiegen vergeblich sich die bunten Schmetterlinge auf den glänzenden Büschen, läuten die Maiblümchen ihre Glöckchen zum Feste, haucht der Fichten- und Kiefernwald balsamische Düfte. Was sie sich selbst im Leben versagen, das gönnen sie aber ihren lieben Todten! Die Friedhöfe — wo wir unsern Geliebten mit widerlicher Kargheit kaum den allerdürftigsten Raum gewähren, und wo jede Handbreit Erde über das polizeiliche Maß hinaus mit Geld aufgewogen werden muß, — wissen sie zu einem lieblichen Paradiese umzugestalten, und dem Amerikaner thut der Gedanke wohl, daß die abgerufenen Seinen, die er nicht mehr an sein Herz drücken kann, in einem Garten unter duftenden Rosenbüschen oder im Schatten blühender Baumgruppen schlummern.

Der Friedhof der Bostoner auf Mount Auburn ist ein Muster amerikanischer Ruheplätze für die aus dem Leben Geschiedenen. Der Todtenpark nimmt den Raum einer halben englischen Geviertmeile ein und entfaltet die Schönheiten einer überschwenglichen und reichen Natur in größter Mannigfaltigkeit. Freiheit herrscht im unendlichen All, Freiheit herrscht in der Vorstellung des Volks; die freie Natur soll daher die Bewahrerin und Erbin seines Staubs seyn. In Auburn sieht man keine steifen Alleen, nach deren Linien der Sarton die Gräber