

setzen durch zwei andere an ihnen angebrachte Kurbelstangen die übrigen zwei Räder der Maschine zugleich in Bewegung. — Mit dem Dampfwagen selbst ist zunächst der Munitionswagen oder Tender verbunden, auf welchem sich die Wasser- und Steinkohlenvorräthe befinden. Das Wasser wird von hier aus durch Communicationsröhren in den Kessel getrieben. Durch mehrere an dem Kessel angebrachte Probehähne hat der Führer der Maschine sich von Zeit zu Zeit zu überzeugen, ob das Wasser noch gehörig hoch steht. Das Oeffnen eines solchen Hahnes verursacht einen von der Maschine seitwärts ausgehenden Wasserstrahl. Die verschiedenen Personen- und Transportwagen sind durch Kettengelenke mit einander verbunden. Damit beim Anhalten der Maschine durch das Aufeinanderfahren der Wagen kein zu starker Stoß entstehe, sind vorn und hinten an jedem derselben hervorstehende Polster angebracht, welche beim Anrücken genau auf einander treffen.

Soviel im Allgemeinen über Eisenbahnen und Dampfwagen. Wir kommen nun zur

Leipzig-Dresdner Eisenbahn,

vor deren Beschreibung Folgendes als kurze Geschichte derselben vorausszuschicken nicht ohne Interesse sein dürfte.

Die große Angelegenheit der Eisenbahnen, die höchst wichtigen Resultate derselben, die aus der Ferne in unserm Sachsen vernommen wurden, mußten ganz besonders die Aufmerksamkeit Leipzigs erregen, das in dem bevölkerlichsten Theile Europas, im Herzen der deutschen Zollvereinsstaaten gelegenen bedeutendsten Waaren- und Meßhandelsplatzes, und zwar um so mehr, als kein schiffbarer Fluß

demselben die Vortheile gewährt, welche andern Handelsplätzen durch einen so zu sagen natürlichen Vorzug zu Theil werden. Im Jahre 1833 traten, veranlaßt durch den nord-amerikanischen Consul List, mehrere Männer zusammen, welche in einer auf der Börse öffentlich ausgelegten, an das Ministerium des Innern gerichteten Petition vom 20. November genannten Jahres den Wunsch nach einer als Privatunternehmung unter dem Schutze der Staatsregierung anzulegenden Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig aussprachen und zugleich ihre Mitbürger zur Unterzeichnung jenes Gesuchs aufriefen. Bald konnte dasselbe, versehen mit mehreren hundert Unterschriften nebst einem dergl. Seiten des Rath's und der Stadtverordneten an jene hohe Stelle gelangen. Wie sich von unserer aufgeklärten, wohlwollenden Regierung erwarten ließ, fand diese Angelegenheit die gewünschte Aufmerksamkeit und Unterstützung. Das Resultat jener Gesuche ward in einer öffentlichen Versammlung am 17. März 1834 bekannt gemacht und über die Art der Wahl eines Comité Beschluß gefaßt. Die Aufgabe dieses Comité bestand darin: zu ermitteln, ob überhaupt eine Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden mit Vortheil für die Unternehmer angelegt werden könne oder nicht. Das Ergebniß seiner achtzehnmonatlichen Thätigkeit war die gewonnene Ueberzeugung, daß das beabsichtigte Unternehmen nicht nur möglich sei, sondern auch gewinnversprechend. Die Gründe, worauf sich diese Ueberzeugung stützte, wurden dem Publikum vorgelegt und zugleich zwei nach oberflächlicher Nivelirung der Hauptpunkte entworfene Profilzeichnungen der beiden in Vorschlag gekommenen Bahnlinien (Tracte) über Strehla und

Meißen im Saale der Stadtbibliothek öffentlich ausgestellt. Nachdem der Comité, Behufs endlicher Einleitung der Sache und zu dem Zwecke, um eine öffentliche Aufforderung zur Unterzeichnung als Theilnehmer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ergehen lassen zu können, den Entwurf der Statuten eingereicht hatte, wurde durch ein hohes Dekret vom 6. Mai 1835 die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden im Allgemeinen genehmigt, die Aufforderung zur Actienunterzeichnung gestattet und zu dieser am 22. Mai geschritten. Da das erforderlichlich scheinende Actiencapital von 1,500,000 Thl., welches durch 15,000 auf den Inhaber lautende Actien, jede zu 100 Thl. im 21 fl. Fuß, aufgebracht werden sollte, in 1½ Tagen wirklich aufgebracht worden war, so konnte am 5. Juni 1835 die erste constituirende Generalversammlung gehalten werden, in welcher man die Wahl des statutenmäßig aus 30 Actionärs zu bildenden Ausschusses bewirkte; dieser ernannte am 10. Juni desselben Jahres aus den Actionärs das aus 5 Mitgliedern und eben so viel Stellvertretern zusammenzustellende Directorium, welches nun die Stelle des vorbereitenden Comité einnahm. Dieses hatte jetzt vor allen Dingen eine Wahl zwischen den vorgeschlagenen Bahnlinien zu treffen. Um hierbei sicher zu gehen und über Plan und Ausführung des Unternehmens das Urtheil eines im Eisenbahnbaue erfahrenen Mannes zu hören, reisten ein Directorialmitglied und der sodann als Oberingenieur bei der Compagnie angestellte Wasserbaudirector Herr Hauptmann Runz nach Belgien und England, wo sie den ausgezeichneten Ingenieur Herr James Walker für ihre Sache gewannen. Dieser, im

Octbr. 1835 hier angelangt, bereiste beide Linien und empfahl, mit Verwerfung der Linie über Meissen, im Wesentlichen die vom Hauptmann Kunz projectirte, jedoch mit der Abänderung, daß die Elbe weiter oberhalb, bei Riesa, überschritten und dann auf dem rechten Elbufer bis vor Neustadt Dresden fortgeführt würde.

Das Gesetz wegen Abtretung des zur Erbauung einer von Leipzig nach Dresden anzulegenden und auf Befinden bis zur Gränze zu verlängernden Eisenbahn erforderlichen Grundeigenthums (Expropriationsgesetz) war bereits am 3. Juli 1835 publicirt und darauf von der Königl. Kameralvermessung die Detailvermessung der Bahnlinie zwischen Leipzig und der Mulde bis zur Anstellung des Herrn Hauptmann Kunz als Oberingenieur in Angriff genommen worden. Erst im Januar 1836 kam der erste zur Bahn erforderliche Grund und Boden in den Besitz der Compagnie, der Anfang des Baues selbst aber erfolgte im Monat März mit Angriff des Einschnittes bei Machern. Früher schon, die letzten Monate von 1835, war der Bau der bei Wurzen über die Mulde zu legenden Eisenbahnbrücke, um den ungewöhnlich niedern Wasserstand zu benutzen, für Rechnung der Compagnie unter Leitung des Landbaumeisters Herrn Königsdorfer, dem sie später für 125,000 Thl. in Accord gegeben wurde, angefangen und das dazu erforderliche Terrain, weil die Expropriation damals noch nicht begonnen hatte, von verschiedenen Besitzern aus freier Hand gekauft worden. (In der Mitte des Jahres 1837 war die Compagnie im Besitze des ganzen zur Bahn nöthigen Landes; letztere durch-

schneidet 3290 Parzellen und man hat deshalb mit 1207 Eigenthümern Verhandlung gepflogen.)

Der Bau der ganzen Bahn ist unter folgende 5 Hauptabtheilungen gebracht:

die I. Abtheilung, Leipzig — Wurzen,
zerfällt in 2 Sectionen:

die 1. mit dem Werkplaze Leipzig mit Sommerfeld,
die 2. mit dem Werkplaze Nachern mit Bennewitz.

die II. Abtheilung, Wurzen — Oschatz,
zerfällt in 2 Sectionen:

die 1. mit dem Werkplaze Wurzen mit Kühren,
die 2. mit den Werkplätzen Radegast und Ehlmes-
mühle.

die III. Abtheilung, Oschatz — Riesa,
zerfällt in 2 Sectionen:

die 1. mit den Werkplätzen Zschöllau und Bornitz,
die 2. mit dem Werkplaze Riesa mit Ködberau.

die IV. Abtheilung, Riesa — Oberau,
zerfällt in 2 Sectionen:

die 1. mit den Werkplätzen Grödler Canal und
Leckwitz,

die 2. mit den Werkplätzen Priestewitz und Tessen.

die V. Abtheilung, Oberau — Dresden,
zerfällt in zwei Sectionen:

die 1. mit den Werkplätzen Oberau und Coswig,

die 2. mit den Werkplätzen Trachau und Dresden.

Es kann natürlich hier nicht angegeben werden, was vom Beginne des Bahnbaues bis jetzt auf diesen verschiedenen Abschnitten gearbeitet und fertig gemacht worden ist. Ausführliche Kunde davon geben die seit Sept. 1837

monatlich durch den Druck bekannt gemachten Bau-Nachweise und Berichte über den Stand der Arbeiten. Der gleichen Uebersichtstabellen für die Monate Juni, Juli und August 1837 sind der Verhandlung der vierten Generalversammlung vom 10. April 1838 angedruckt. Eigene Rubriken berichten vom Tunnel bei Oberau, von der Ueberbrückung des Ischollauthales, vom Viaduct bei Oßderau und von der Elbbrücke bei Riesa; auch ist diesen Nachweisen seit dem Februar 1838 ein Grund- und ein Saigerriß des Tunnels beigelegt, wodurch die Fortschritte der Ausgrabungen veranschaulicht werden. Wer ausführliche Nachricht über den Bau der Bahn zc. in geschichtlicher und technischer Hinsicht verlangt, findet sie in den Verhandlungen der 2., 3. u. 4. Generalvers. v. 15. Juni 1836, vom 15. Juni 1837, vom 10. April 1838 und in einem am Schlusse 1836 vom Direct. herausgegeb. Schriftchen „das erste Baujahr der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.“

Um einem Mißverständnisse vorzubeugen ist hier zu erwähnen, daß die Arbeiten in den angegebenen Sectionen nicht etwa zu gleicher Zeit ihren Anfang nahmen. Erst nach Beendigung des Expropriationsgeschäfts konnte der Bau auf allen Punkten zugleich betrieben werden. Man erinnere sich, daß bereits im März 1836 der Bahnbau mit dem Einschnitte bei Mächern (auf der ersten Abtheilung) begann, also zu einer Zeit, wo viele für $\frac{3}{4}$ der Bahn nöthige Vorarbeiten noch fehlten (Expropriation zc. von der Mulde bis Dresden). Das Directorium hatte beschlossen, den Bau einer kleineren Strecke sobald als möglich in Angriff zu nehmen, den anzustellenden jüngern Technikern dadurch eine praktische Schule der Ausbildung

zu eröffnen, tüchtige Aufseher und Arbeiter für den Fortbau zu bilden, eigene Erfahrungen in diesem neuen Gebiete zu machen, auch im Interesse der Unternehmung selbst die vielen Eisenbahnprojecte, welche zu jener Zeit in Deutschland vernommen wurden, durch ungesäumten Angriff des ihrigen zu unterstützen und zur Reife zu bringen, gleichzeitig aber die für die Hauptstrecke noch fehlenden Vorarbeiten zu besorgen und das Baugeräthe nach den erst zu machenden Erfahrungen anzuschaffen.

So wurde es möglich, von Leipzig aus die Bahn für eine Strecke von 2 Stunden am 24. April 1837 zu eröffnen (wovon weiter unten specieller). Die Dampfswagenfahrten wurden später bis zum Gerichshayner Damm, am 11. Mai d. J. bis Machern, am 31. Juli bis Würzen und am 16. Sept. bis Dahlen ausgedehnt. In Dresden fand die Eröffnung der Bahn nach der 2 Stunden entfernten Weintraube am 19. Juli 1838 Statt; seit dem 16. Sept. fährt man bis Oberau.

Hinsichtlich des durch ein hohes Decret vom 6. Mai 1835 bestätigten Entwurfs der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ist noch zu bemerken, daß dieser, nach Bildung der Actiengesellschaft einer nochmaligen Prüfung unterworfen wurde und mit den nach Beschluß der Generalversammlung am 15. Juni 1836 vorgenommenen Abänderungen als Statuten der Gesellschaft durch ein allerhöchstes Decret vom 20. März 1837 Bestätigung erhielt.

Anlangend den in der dritten Generalversammlung am 15. Juni 1837 den Actionairen mitgetheilten Beschluß der Vermehrung des Actiencapitals von 1,500,000 Thl. auf 4,500,000 Thl., so sei hier Folgendes bemerkt, was

die unabwendbare Nothwendigkeit dieser Maßregel zeigen und zugleich darthun wird, daß Diejenigen, welche mit einer Summe von 1,808,991 Thl. die Bahn herzustellen glaubten, ihren ungefähren Kostenanschlag nach bestem Wissen und Gewissen entworfen hatten.

Anfange, als man die Idee faßte, Dresden mit Leipzig durch eine Eisenbahn zu verbinden, hatte man zwei verschiedene Tracte in Betracht gezogen; der eine auf dem linken Ufer der Elbe bleibend, durchschnitt Meißen und mündete aus in Altstadt Dresden; der andere überschritt die Elbe bei Strehla und endete unmittelbar vor Neust. Dresd. Beide Bahnlinien wurden vermessen, nivellirt und veranschlagt und bei Berechnung des Unterbaues beider ein nach einem Steigungsverhältnisse von 1 in 100 construirtes Profil zur Grundlage angenommen.

Man entschied sich für den Tract bei Strehla und veranschlagte den Unterbau nebst der Mulden- und Elbbrücke, allen Schleußen, Durchlässen, Ueberbrückungen zc. auf 824,128 Thl. 6 Gr. 6 Pf., für Grundentschädigung rechnete

man.....	131,690	- - - -
für den Oberbau, bestehend aus		
eichenen, von 4 zu 4 Fuß auf		
Grundschweller ruhenden, 9		
Zoll hohen und 5 Zoll breiten		
Gleisbäumen mit $2\frac{1}{2}$ 3. brei-		
ten und $\frac{3}{8}$ Zoll starken Eis-		
senhschienen.....	488,719	- 10 - -

Latus.... 1,444,537 Thl. 16 Gr. 6 Pf.

Transp....	1,444,537 thl. 16 gr. 6 pf.
für Gebäude und Maschinen eine	
runde Summe von.....	200,000 — — —
und auf die ganze Summe noch	
10 p. C. für unvorhergesehene	
Fälle.....	164,453 — 18 — 5 —

Sa.... 1,808,991 thl. 10 gr. 11 pf.

Inwiefern und in welcher Maaße sich fast Alles späterhin änderte, wird bei Beschreibung der Bahn in ihrer gegenwärtigen Beschaffenheit deutlich werden, hier sei nur im Allgemeinen wiederholt und bemerkt, daß eine dritte Linie als zweckmäßiger und ein anderes Steigungs- und Krümmungsverhältniß, als vortheilhafter für das ganze Unternehmen, angenommen wurde; daß man den von dem vormaligen Comité gewählten Holzbau mit Plattschienen für die erste Abtheilung zwar im Wesentlichen beibehielt, allein stärkere Schienen, stärkeres Holz anzuwenden, auch die Querschwellen enger zu legen rätthlicher fand; daß man, um eigene vergleichende Erfahrung zu machen, beschloß, ungefähr den dritten Theil des Oberbaues der 1. Section auf englische Art massiv zu legen; daß man endlich durch die bei den Personenfahrten nach Althen und bei dem Transport des Erdbreichs zur Aufschüttung des dahin führenden Dammes gemachten Erfahrungen überzeugt wurde, daß auch diese beiden Arten des Oberbaues für längere Dauer und bei einem lebhaften Verkehr ebenfalls zu schwach seien, mithin von Wurzen an bis nach Dresden ein stärkeres System des Oberbaues angenommen werden müsse.

In Betracht der wesentlichen wichtigen Veränderungen in der Bahnlinie selbst und ganz besonders im Unter- und Oberbaue, ist es nicht schwer einzusehen, daß der frühere Kostenanschlag mit dem sogleich mitzutheilenden spätern keine Vergleichung leidet, da beide auf ganz verschiedenen Grundlagen beruhen. — In der dritten Generalversammlung am 15. Juni 1837 wurden die Resultate der neuen Anschläge bekannt gemacht und zwar in folgender

u e b e r s i c h t

der Kosten zur Herstellung der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden.

Am 1. g. Der Unterbau ist auf ein doppeltes Gleis eingerichtet, der hier veranschlagte Oberbau aber bezieht sich nur auf ein einfaches Gleis mit einem Zehnthheil der Länge für Ausweichungen gerechnet.

Unterbau 2,188,392 thl. 12 gr. 9 pf., einschließlich der Kunstarbeiten, als:

300,000 thl. — gr. — pf.	I. Abth. (Leipzig - Burgen)
163,311 - 21 - - - II. -	(Burgen - Döschau)
333,601 - 23 - 9 - III. -	(Döschau - Riesa)
360,016 - 16 - - - IV. -	(Riesa - Döberau)
187,462 - - - - V. -	(Döberau - Dresden)
125,000 - - - -	Muldenbrücke bei Burgen,
267,000 - - - -	Eisenbrücke bei Riesa,
80,000 - - - -	Viaduct bei Döberau,
72,000 - - - -	Erhöhung d. Elbdämme oberhalb Riesa,
300,000 - - - -	Tunnel bei Döberau.

Sa. spec. uts.

Latus per se.

2,188,392 thl. 12 gr. 9 pf. Transp.

Sterbau 1,052,577 - 16 - 4 -

Gebäude 345,000 - - - - als:

100,000 thl. Bahnhof zu Leipzig, und zwar

14,000 thl. Personenschuppen,

12,000 - Maschinenhaus

10,000 - Wagenbauanstalt,

12,000 - Speicher

40,000 - Hauptgebäude,

7000 - Nebengebäude u. Umfassungs-

mauern,

5000 Schleusensystem.

Sa. spec. ufs.

80,000 - Bahnhof zu Dresden,

70,000 - - - - - Nicola,

15,000 - - - - - Burzen,

15,000 - - - - - Sischag,

180,000 thl. Lat. spec.

3,585,970 thl. 5 gr. 1 pf. Latus.

3,585,970 thl. 5 gr. 1 pf. Transp.
 180,000 thl. Transp. spec.
 15,000 thl. Bahnhof zu Niesla,
 50,000 - f. Wächterwohnungen, Schilderhäuser, We-
 gübergänge, Barrieren.

Sa. spec. ut retro.

240,000 thl. als:
 40,000 - für 20 Locomotiven à 12,000 thl.
 78,000 - 25 Wagen I. à 1,600 -
 60 - II. à 1,300 -
 60 - III. à 900 -
 54,000 - 200 Transportwagen à 250 thl.
 50,000 - Drehscheiben, Excentriques, Auswei-
 50,000 - chungsstücke etc.,
 28,000 - Maschinen u. Werkzeuge in d. Meisters.

Sa. spec. uts.

60,000 - - - - - Ingenieur- und Bureaukosten in technischer Beziehung
 200,000 thl. - gr. - pf. Instrumente und Reisekosten etc. auf 3 Jahr.
 Expropriation, approximative Schätzung.

4,385,970 thl. 5 gr. 1 pf. Sa.

Es kostet nach dieser Berechnung, mit Weglassung der für Gebäude und Maschinen ausgeworfenen Summen die laufende Meile 280,000 Thl.

Diese solide, für die Zukunft große Vortheile versprechende Bauart machte natürlich eine Vermehrung des ursprünglichen Actien Capitals nöthig und es wurde solche vom Directorium und dem Ausschusse auf 3,000,000 Thl. festgesetzt, auch, nach Erforderniß des §. 60 der Statuten, am 10. Juni 1837 vom hohen Ministerium des Innern genehmigt. Da man bei Ausgabe neuer Actien die früheren Actionäre, wie billig, zu berücksichtigen beschloß, so wählte man hinsichtlich der Art und Weise jener Vermehrung von zwei in Vorschlag gebrachten Wegen den nachstehenden, nemlich nach beendigter 8. Einzahlung, und wenn eine neue erforderlich geworden, 45,000 neue Interimscheine auszugeben; die Inhaber der alten Interimscheine aufzufordern, eine abermalige Einzahlung von 10 Thl. pro Actie zu leisten und denselben anzubieten, ihnen die über die jetzige Summe creirten 30,000 Stück Scheine unter der Bedingung *pari* zu überlassen, daß sie die alten Scheine einliefern und für jeden dergleichen drei neue Interimscheine in Empfang nehmen, auf denen die dann pro Actie geleisteten Einschüsse an zusammen 90 Thl. in drei Theile getheilt, quittirt stehen, also auf jedem 30 Thl. Diejenigen alten Interimscheine, auf welche zwar der Einschuß von 10 Thl. pro Actie geleistet würde, deren Besitzer aber auf den muthmaßlichen Vortheil, welcher mit Annahme der neuen Scheine verbunden sein dürfte, freiwillig verzichteten, blieben in voller Gültigkeit; es würden aber für jeden solchen alten Schein zwei neue Scheine

versteigert und hätte der Ersteher auf jeden die darauf quittirten 30 Thl. Einzahlung zu leisten. Auf die alten Interimscheine würde dann so lange keine Einzahlung weiter angenommen, als nicht auf die neuen ebenfalls 90 Thaler eingezahlt wären.“ Am 20. Juni 1837 wurde die hierauf bezügliche Bekanntmachung erlassen und außerdem beschlossen, auf die neuen Interimscheine bis zur Aushändigung der Actien nur Einzahlungen von 5 Thl. pro Actie anzunehmen, Statt schriftlicher Quittungen stets neue, gedruckte Interimscheine zu geben, auf welchen die darauf geleisteten Zahlungen ausgedrückt sind, endlich laut Bekanntmachung vom 24. Juli 1837, die Einzahlungen auch auf fremden Plätzen: in Augsburg, Berlin, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Magdeburg, München, Nürnberg und Wien annehmen zu lassen; für die 19. Einzahlung ist bereits der 24. Nov. 1838 als Schlußzeit festgesetzt worden.

Da durch jene Actienvermehrung die Summe des Actiencapitals eine Höhe von 4,500,000 Thl. erreicht hat, dazu aber noch 500,000 Thl. Eisenbahn-Cassenscheine, à 1 Thl., kommen, welche laut allerb. Decrets v. 6. Mai 1835 §. 9 und §. 60 der Statuten nach Verwendung des ursprüngl. Actiencapitals von 1½ Mill. (was bereits geschehen ist), ausgegeben werden dürfen, (und ist mit Ausgabe von 100,000 Thl. in diesen Scheinen am 31. Juli 1838, nach Vollendung der ersten Bahnabtheilung, Leipzig bis Wurzen, der Anfang gemacht worden), so stellt sich als Vermögen der Gesellschaft eine Summe von 5 Mill. heraus. Zieht man davon die Kosten der Bahn mit einem Gleise ab, welche man, wie angegeben, auf 4,385,970 Thl.

annahm, so bleiben für ein zweites, vielleicht bald nöthig werdendes Gleis, dessen Herstellung 700,000 bis 800,000 Thl. erfordern dürfte, 614,030 Thl. übrig und könnte das Fehlende und das Nöthigwerdende für Verbindungsbahnen und für die Zweigbahn nach Meissen durch eine nach Maßgabe des §. 60 der Statuten zu machende Anleihe herbeigeschafft werden.

Allein vergleicht man die in der vierten Generalversammlung an die Actionäre ausgegebene Uebersicht der sämmtlichen Einnahme und Ausgabe bis 31. Decbr. 1837 mit der in der dritten Generalvers. bekannt gemachten Kostenveranschlagung, so darf man annehmen, daß die Herstellung der Bahn mit einem Gleise nicht viel über $3\frac{1}{2}$ Millionen kosten werde. Die Kosten des ganzen Unterbaues wurden mit 2,188,392 Thl. berechnet. Am Schlusse des Jahres 1837 sind 1,140,905 Thl. dafür ausgegeben worden, und, laut Baunachweis vom Decbr., drei Viertel sämmtlicher Erarbeiten, die Muldenbrücke, 76 größere und kleinere Brücken und 172 Schleusen vollendet; auch die Elbbrücke, der Tunnel und die Ueberbrückung des Fischlauthales waren im Baue weit vorgeschritten. Nur der Viaduct bei Röderrau, 24 kleine Brücken und 56 Schleusen blieben noch zu bauen übrig. Zwei Drittheile der Bahn waren also mindestens vollendet und hatten 1,140,905 gekostet, das Ganze würde demnach 1,711,357 Thl., mithin 477,055 Thl. weniger als der Anschlag angiebt, zu stehen kommen. Rechnet man nun von den für das letzte Bahndrittel (in der That nur $\frac{1}{4}$) wahrscheinlich erforderlichen 570,452 Thl. für die Elbbrücke, den Viaduct bei Röderrau und den Tunnel 350,000 Thl., so bleiben

für Erd- und Maurer-Arbeiten noch 220,000 Thl. übrig und fügte man dieser Summe auch noch 77000 Thl. hinzu, so würde, wie aus dem Angeführten sich ergibt, der ganze Unterbau immer 400,000 Thl. weniger kosten, als im Anschlage angenommen ward. — Die für ein zweites Gleis und für die zunächst in Angriff zu nehmende Anschluß- und Zweigbahn früher genannte, nach völliger Herstellung der Bahn mit einem Gleise, muthmaßlich übrig bleibende Summe muß sich demnach hierdurch und außerdem namentlich durch die Ersparung an Holz auf der Strecke von Wurzen bis Dresden bedeutend vergrößern. Dies liefert zugleich den Beweis, daß die vom Oberingenieur Hrn. Hauptmann Kunz gegebene Uebersicht das Maximum der Baukosten ausspreche.

Hinsichtlich der Anschlußbahnen ist zu bemerken, daß der Vertrag mit der Magdeburg = Eöthen = Halle = Leipziger Eisenbahngesellschaft seit geraumer Zeit definitiv abgeschlossen wurde, und Seiten der Leipzig = Dresdner Eisenbahn = Comp. die Bahn auf der bis zur Preussischen Grenze auszuführenden Strecke sobald als möglich hergestellt werden wird. Einer Verbindung der Berlin = Sächsischen Eisenbahn mit der unsrigen bei dem Dorfe Nieska auf Niesa ist wider Vermuthen von der Preussischen Regierung die Concession verweigert, jedoch gestattet worden, daß jene mit der Magdeburg = Eöthen = Halle = Leipziger Bahn und zwar in der Art verbunden werde, daß sie unmittelbar von Berlin ausgehe, in der Richtung auf Luckenwalde geführt werde, sodann aber die Richtung auf Eöthen einschlage.

Am Ende dieses geschichtlichen Theils sei noch bemerkt, daß durch Beschluß der dritten Generalversamm-

lung diejenige Summe, welche durch den Verkauf der, bei der Subscription für Dresden reservirten, aber nur zum Theil angenommenen und der später präjudicirten Actien, ferner durch Benutzung sofort in den Bau nicht zu verwenden gewesener Capitalien und durch die Probefahrten nach Athen eingekommen war, nach §. 10 der Statuten, als Dividende an die Inhaber der 15,000 Interimscheine (die Ausgabe der neuen Interimscheine war noch nicht erfolgt) vertheilt wurde, und daß in der vierten Generalversammlung am 10. April 1838 die wichtige Frage „ob vor erfolgter Ausschreibung aller Einzahlungen die Annahme der vollen Einzahlung sowie eine Verzinsung derselben und der partiellen Einschüsse mit 4 p. C. eintreten solle?“ mit 902 Stimmen gegen 372 bejaht und das Directorium und der Ausschuß im Allgemeinen ermächtigt wurden, diesen Beschluß nach den vorgeschlagenen Modalitäten in Ausführung zu bringen, auch wenn die Erklärung der Staatsregierung darinnen eine Abänderung nöthig machen sollte, letztere ohne weitere Befragung der Generalversammlung in der ihnen am zweckmäßigsten scheinenden Weise zu bewerkstelligen. Die hierauf am 23. Mai 1838 erlassene Bekanntmachung lautete dahin, daß zufolge allerhöchster Genehmigung die bisher auf die Actien geleisteten Einzahlungen vom 1. Juni 1838 an mit 4 p. C. jährlich verzinst werden sollen und daß als Zeit der künftigen Einzahlungen der 1. October und 1. April jeden Jahres festgesetzt sei. Zugleich wurde bemerkt, daß diejenigen Actionairs, welche Vorauszahlungen geleistet oder noch leisten würden, welches letztere zu thun einem Jeden bis zur

19. Rate freistehe, nur auf gleiche Zinszahlung mit allen übrigen Actien Anspruch machen könnten.

Beschreibung der Leipzig=Dresdner Eisenbahn selbst.

Um den für ein doppeltes Gleis berechneten Unterbau der vom Leipziger Bahnhofe ausgehenden, vor Neustadt Dresden ausmündenden Bahn, welche an nachstehenden Ortschaften: Volkmarisdorf, Selterhausen, Paunsdorf, Sommerfeld, Borsdorf, Gerichshain, Posthausen, Nachern, Altenbach, Bennewitz, Wurzen, Roitzsch, Kühren, Radegast, Groß-Böhla, Merkwitz, zwischen Dtschasz und Zschöllau, Mannschasz, Schmorkau, Bornitz, Badewitz, Ranitz, Merzdorf, zwischen Riesa und Gröbba, Rödderau, Zeithayn, Langeberg, Zschaiten, Medessen, Priestewitz; Basitz, Jessen, Oberau, Weinböhla, Coswig, zwischen Zitschenwitz und Naundorf, Rößschenbroda, Radebeul, Trachau, Pieschen und Neudorf vorbeiläuft, nach dem angenommenen Steigungsverhältnisse 1 in 200 und mit keinen größeren Krümmungen, als deren Radius mindestens 4000 Fuß beträgt, herzustellen, waren auf der $12\frac{3}{4}$ Meilen betragenden Strecke gegen 18 Millionen Cubikellen Erde, jede durchschnittlich zu 7 Ctr. gerechnet, mithin über 125 Millionen Centner Erdmasse zu bewegen. Auf der ganzen Bahnstrecke kommen 104 große und kleine Brücken und 228 Schleußen vor. Davon befinden sich auf der I. der bereits früher näher angegebenen 5 Abtheilungen, inclus. der Muldenbrücke, 21 Brücken und 24 Schleußen, auf der II. 15 Br. und 62 Schl., auf der III., incl. Elbbrücke, Zschöllaubrücke und Rödderauviaduct,