

Summe von 170 Millionen, die dem Namen nach gezeichnet wurde, ist nach der Reduction auf 3 Millionen zusammengeschrumpft, die eventuell zum Bau der Bahn bestimmt sind und die vielleicht nicht völlig gebraucht werden, und bescheidene 15,000 Thaler sind eingezahlt geblieben, um die Kosten der Vorarbeiten zu decken. Mit diesen Vorarbeiten soll, wie man hört, in der Mitte dieses Monats April angefangen werden, unter Leitung einer Commission, bestehend aus drei Männern vom Fach, einem Geometer, einem Geognosten-Bergmann und einem Straßenbaukundigen, die das Nivellement und die Bestimmung der besten Tracte übernehmen. Es ist zu wünschen, daß, wenn der anscheinend beste Tract nivellirt und gehörige Rücksicht auf ansprechend erscheinende Parallel-Tracte genommen ist, ein praktischer englischer Eisenbahn-Ingenieur berufen werde, um die vorliegenden Routen und Anschläge zu prüfen.

Dem Vernehmen nach ist es noch die Meinung des Comités, die Bahn in der Gegend von Oschatz an die Leipziger Bahn stoßen zu lassen, und wenn sich auch gegen diese Richtung Manches sagen läßt, so ist doch andererseits nicht zu läugnen, daß sie viele Vortheile gegen eine directe Linie auf Leipzig zeigt. Durch den Tract auf Oschatz, auf welchem die einzige größere Schwierigkeit der Ueberlegung über die Mulde bei Leisnig oder Döbeln sein dürfte, wird der Chemnitzer Industriebezirk, ein großer Theil des Obergebirges, so wie die Fabrikstädte der Mulden und der Zschopau, mindestens 100,000 industrielle Einwohner in Eisenbahnverbindung mit Leipzig, Dresden und der Elbe gesetzt. Eine directe Bahn auf Dresden ist unausführbar, da die hohen Wasserscheiden der Zschopau und der Freiburger Mulde nicht zu durchschneiden sind, — eine möglichst gerade Linie auf Leipzig würde freilich den Eisenbahnweg nach Leipzig um circa 4 Meilen verkürzen, dahingegen den Weg zur Elbe und nach Dresden um 9 Meilen verlängern. —

Dem Erzgebirge muß es aber sehr daran gelegen sein, sich nicht allein mit den Korngegenden der Elbe, sondern mit der Elbe selbst in directe Verbindung zu setzen, wodurch es einen Fuß bis zum Meere bekommt. Es leidet keinen Zweifel, daß sowohl unsere als auch die preussische Staatsregierung damit ernstlich umgehen, das Bett der Elbe zu verbessern und Dampfschiffahrt auf derselben einzuführen. In Magdeburg wird dieß beabsichtigt, um wo möglich der Nothwendigkeit einer Verlängerung der Eisenbahn nach Hamburg zu ent-

gehen; in Dresden, um einen Theil des Handels zwischen dem Norden und Süden von Deutschland an die alte Elbstraße zu fesseln. — Herr Professor Schubert in Dresden hat in einem höchst gediegenen Aufsatze: „Programm zu den Prüfungen der Schüler der technischen Bildungsanstalt in Dresden 1836“, die Ausführbarkeit und Einträglichkeit einer Dampfschiffahrt auf der Oberelbe nachgewiesen; er hat mit gewissenhafter Berücksichtigung der Elbtiefe bei ganz seichtem Wasser und den neuesten Erfahrungen im Dampfbootbau für Fluß- und Canal-Schiffahrt gezeigt, daß ein eisernes Dampfboot 4000 Centner Güter bei nur 30 Zoll Eintauchung zwischen Dresden und Hamburg in 10 Tagen stromaufwärts, in weniger als 4 Tagen stromabwärts schaffen kann; ferner, daß eine Dampf-Wasser-Diligence mit 150 Passagieren und Gepäck zur Fahrt zwischen genannten Orten nur $3\frac{1}{2}$ Tage stromaufwärts, höchstens 2 Tage stromabwärts braucht, und dabei so wenig Wasser zieht, daß sie selbst während des ungewöhnlich seichten Wasserstandes im Jahre 1835 ihre Fahrten nicht hätte unterbrechen dürfen. — Diese Behauptungen werden gerechtfertigt durch die neuen Dampfboote auf der Seine, wie durch die schätzbaren Versuche von Houston, Grahame, Mac Neil auf den Canälen Englands, aus denen hervorgeht, daß bei einer Geschwindigkeit über 6 englische Meilen in der Stunde der Widerstand des Wassers nicht zunimmt, nach der Theorie der Quadrate der Geschwindigkeiten, sondern daß z. B. bei einem Gange von ungefähr 12 Meilen in der Stunde nur eine Zugkraft gleich 11 erforderlich ist, während die Theorie des Quadrats die Nothwendigkeit einer Zugkraft gleich 17 — nachweist. — Diese Erscheinung hat jedoch nicht ihre Ursache in der Unrichtigkeit der Theorie, sondern in dem factischen Umstande, daß bei raschem Zuge das Boot sich über die Wasserlinie des langsamern Zuges emporhebt, — wodurch natürlich die Widerstandsfläche verkleinert wird; — daß diese Wahrnehmung von großer Bedeutsamkeit für Schiffahrt auf seichten Fahrwässern ist, leuchtet ein.

Wird nun aber Dampfschiffahrt nach richtigen Principien auf der Elbe eingeführt, so gewinnt durch sie die erzgebirgische Eisenbahn ein erhöhtes Interesse. Eine rasche und verhältnißmäßig wohlfeile Verbindung des Gebirges mit der Elbe ist nicht weniger wichtig, als die Vereinigung mit der Leipziger Eisenbahn, die östlich nach Bautzen,